JAARVERSLAG 2016



Collectie NMBS – Train World Heritage

Raadgevend Comité van de Treinreizigers

Inleiding

Artikel 47/1 § 3 van de wet van 10 april 2014 tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wat betreft het raadgevend comité van de treinreizigers (Staatsblad van 24 juni 2014) bepaalt dat het Raadgevend Comité van de treinreizigers jaarlijks een activiteitenverslag opstelt voor de ondernemingen die reizigersvervoer per spoor aanbieden en het voorwerp uitmaken van opdrachten van openbare dienst, voor de minister waaronder de overheidsbedrijven ressorteren, voor de Minister die bevoegd is voor de regulering van het Spoorwegvervoer, voor de federale, wetgevende kamers en voor de gewestelijke overheden.

Hieronder vindt u het verslag van het comité dat een overzicht geeft van zijn werking tijdens de periode van 1 januari 2016 tot 31 december 2016.
Dit verslag is beschikbaar op het secretariaat (zie bijlage 3).

Het activiteitenverslag wordt bezorgd aan:

- de ministers bevoegd voor de overheidsbedrijven en voor de regulering van het spoorwegvervoer
- de Wetgevende Kamers en de Gewestexecutieven
- de spoorwegoverheidsbedrijven die reizigersvervoersdiensten in het kader van hun opdrachten van openbare dienst aanbieden.

Inhoud

Inleiding 3

Voorwoord 7

Deel 1: Activiteitenverslag 2016

1.1 Werking van het comité 11
1.2 Samenstelling van het Comité 15
1.3 De activiteiten van het bureau 16
1.4 De vergaderingen van het bureau 18
1.5 De plenaire vergaderingen 22
1.6 Gesprek met ministeriële instanties 23
1.7 Gesprekken met de NMBS-Groep en diversen 23

Deel 2: De adviezen van 2016

2.1 Lijst van goedgekeurde adviezen 28
2.2 De goedgekeurde adviezen van 2016 29
2.3 Opvolging van de adviezen 84

Bijlagen

1 Lijst met uitgebrachte adviezen sinds 1996 86
2 Lijst van de leden van het Comité 94
3 Contact met het Comité 96
4 Presentatie van 20 januari 2016 in de Kamer van Volksvertegenwoordigers 99

Voorwoord

Het jaar 2016 was een bijzonder druk jaar voor de spoorwegen. Uitwerking van het Vervoersplan 2017, opmaak van de beheerscontracten, voorbereiding van de Meerjareninvesteringsplannen (MIP), tariefaanpassingen; zoveel dossiers eisten de aandacht van de overheden en de spoorwegbeheerders, en bijgevolg ook van het comité op. Het comité was dus voltijds in de weer. Eerst en vooral om deze voor de toekomst cruciale dossiers te bestuderen en vervolgens om samenhangende en onderbouwde adviezen hierover uit te brengen. Het doel is het belang van alle treinreizigers te dienen, daarbij strevend naar een zo duurzaam mogelijke mobiliteit. Via zijn wettelijke samenstelling beoogt het comité een op consensus berustend advies uit te brengen van de treingebruikers in al hun diversiteit en over alle domeinen die hen in eerste instantie aanbelangen.

In zijn advies 16/01 "Vervoersplan 2017 van de NMBS" heeft het comité zijn aanbevelingen over dit dossier gegeven. Het comité dringt vooral aan op drie doelstellingen: de commerciële snelheid van de treinen verbeteren, de toepassing van de normen op het vlak van de amplitude en de bedieningsfrequentie veralgemenen, en op elkaar aansluitende dienstregelingen aannemen volgens het beginsel van de aansluitingsknooppunten. Bij de uitvoering van het Vervoersplan 2014 heeft de NMBS het treinenaantal op bepaalde verbindingen, hoofdzakelijk van en naar de luchthaven van Brussel-Nationaal, verhoogd. Maar ze heeft ook de dagelijkse amplitude en de bedieningsfrequentie van meerdere baanvakken verminderd, met negatieve gevolgen op het reizigersaantal die de betrokken stations aandoen. In zijn advies benadrukt het comité ook de perverse effecten die vaak voortvloeien uit de afschaffing van de eerste en laatste treinen van de dag omdat deze een "lage" bezettingsgraad hebben. In dit verband werd het comité tot 3 maal toe door de NMBS op vergaderingen uitgenodigd met als agendapunten de beginselen en doelstellingen van het plan, de vragen die de NMBS van de verschillende "stakeholders" ontving en de beoordeling van de haalbaarheid ervan, evenals de voortgang van de voorbereiding van dit plan.

Met zijn advies 16/02 heeft het comité op eigen initiatief zijn aanbevelingen uitgebracht voor de nieuwe beheerscontracten tussen de Staat en de NMBS enerzijds en Infrabel anderzijds. Dit advies is opgebouwd rond de onderstaande thema's: het aanbod, de stiptheid, de doeltreffendheid, de tevredenheid van de reizigers en de maatschappelijke verantwoordelijkheid.

Aansluitend bij zijn advies over de beheerscontracten, en na het dossier streng en objectief te hebben geanalyseerd, heeft het comité zich uitgesproken over de "Heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor reizigerstreinen voor binnenlands verkeer" (advies 16/03/. Het comité beveelt aan dat de vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur die de NMBS verschuldigd is voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst niet meer bedraagt dan de kost die er rechtstreeks aan toe te schrijven is in de zin van richtlijn 2012/34/EU en van de uitvoeringsverordening (EU) 2015/909, en dat ter compensatie een deel van de exploitatietoelage van de Staat die momenteel aan de NMBS wordt gestort, wordt overgemaakt aan Infrabel om zo een adequate financiering van de infrastructuur te garanderen. Om te vermijden dat de schuld van Infrabel geconsolideerd wordt

met die van de Staat, beveelt het comité ook aan dat de exploitatietoelage die de Staat aan Infrabel stort, een variabel gedeelte bevat naargelang van het aantal op het netwerk afgelegde trein-km.
Advies 16/04 "Meerjareninvesteringsplannen NMBS en Infrabel" gaat over de investeringen in het binnenlandse reizigersvervoer en omvat algemene aanbevelingen inzake spoorweginvesteringen en concrete aanbevelingen voor de uitwerking van de MIP 2016-2020. Dit advies is gestructureerd in drie punten: de uitwerking, de follow-up en de beoordeling van de MIP, de doelstellingen en beginselen evenals de belangrijkste posten van deze MIP: capaciteitsbehoud, rollend materieel, stations en halteplaatsen, veiligheid, capaciteitsuitbreiding. Bij de keuzes die de overheden moeten maken, beveelt het comité vooral aan om voorrang te geven aan de investeringen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid, voor het behoud van de capaciteit en de doeltreffendheid van het spoorwegsysteem, alsook de verbetering van de stiptheid van de treinen.
Tot slot heeft het comité zich in zijn advies 16/05 uitgesproken over de op 1 februari 2017 geplande tariefaanpassingen.

Drie ontmoetingen tussen, enerzijds de verantwoordelijken van de NMBS, van Infrabel, van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de medewerkers van Minister Bellot, en anderzijds een delegatie van het comité, werden georganiseerd op voordracht van de minister. Deze vonden plaats op 1 juni, 7 en 13 juli, om de adviezen inzake de beheerscontracten, de infrastructuurheffing en de MIP te bespreken. Bijkomend bracht Minister Bellot op 27 september een bezoek aan het comité dat in een plenaire zitting was samengekomen. De minister lichtte bij deze gelegenheid zijn beleid inzake vervoer en mobiliteit toe en wisselde vervolgens van gedachten met de leden van het comité.

Henry-Jean Gathon
Voorzitter

Deel 1
Activiteitenverslag 2016

1.1 Werking van het comité

1 Basisopdracht Comité

Bij wet van 21 maart 1991 werd het Raadgevend Comité van Treinreizigers (RGCT) en de dienst van de Ombudsman opgericht. Zoals in deze wet is vastgelegd, brengt het RGCT-advies uit over alle aangelegenheden die betrekking hebben op de door het spoor verstrekte diensten.

Het Comité heeft dus een officiële opdracht; het vertegenwoordigt het maatschappelijk middenveld (zie 1.2).

Zijn opdracht bestaat erin de belangen van de treinreizigers te behartigen. Het is volkomen onafhankelijk van de publieke spoorwegondernemingen.

Terwijl de Ombudsdienst enerzijds de problemen van de individuele reiziger behandelt, zoekt het Comité naar een globale verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten en ijvert het tevens om te voorkomen dat de reiziger slechter af zou zijn.

Het Comité is samengesteld uit vrijwilligers (zie bijlage 2). Zij engageren zich vrijwillig, het betreft mensen met inzet en ervaring die beschikken over een grondige kennis op vlak van openbaar vervoer.

2 De beperkingen van het Comité

Het comité wordt beheerd door een bureau dat het taalevenwicht naleeft en bestaat uit een voorzitter, een vicevoorzitter en twee adjunctleden van het bureau die elk hun eigen privé -of beroepsactiviteiten en -verplichtingen hebben. Komend vanuit hun streek, vergaderen ze gemiddeld een keer per maand te Brussel in de gebouwen van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het secretariaat neemt de belangrijkste administratieve taken van het comité voor zijn rekening (oproep voor de plenaire vergaderingen, beheer van het ledenbestand, verslag van de plenaire vergaderingen, enz.). Dit secretariaat wordt beheerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer.

3 De adviezen

Een advies kan worden uitgebracht op verzoek van de ondernemingen die passagiersvervoerdiensten per spoor aanbieden en die het voorwerp uitmaken van opdrachten van openbare dienstverlening, op verzoek van de minister waaronder deze overheidsbedrijven ressorteren, en op verzoek van de minister bevoegd voor de Regulering van het Spoorwegvervoer, of op eigen initiatief van het comité.

Het is enkel mogelijk aan deze vraag te voldoen indien er voldoende gegevens voorhanden zijn en indien er voldoende tijd is. In 2016 werd een verzoek om advies ingediend door een onderneming die spoorvervoersdiensten aan reizigers aanbiedt die behoren tot de openbaredienstopdrachten, de NMBS. Deze adviesaanvraag betrof de jaarlijkse tariefverhogingen van toepassing op 1 februari 2017. Er dient te worden opgemerkt dat er geen enkel verzoek om advies uitging van de minister die bevoegd is voor deze overheidsbedrijven.

Tijdens het jaar 2016 bracht het comité 6 adviezen uit. De adviezen hadden betrekking op de onderstaande thema's:

- Vervoersplan 2017 van de NMBS;
- Beheerscontracten tussen de Staat, de NMBS en Infrabel;
- Heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor reizigerstreinen voor binnenlands verkeer.
- Meerjareninvesteringsplannen NMBS en Infrabel;
- Tariefverhogingen op 1 februari 2017.

De adviezen zijn bedoeld om op een constructieve manier bij te dragen tot de verbetering van de dienstverlening door de ondernemingen die spoorvervoerdiensten voor reizigers aanbieden. De NMBS-Groep kan dan ook niet anders dan erkennen dat het RGCT zich constructief opstelt om in het belang van de reizigers samen naar oplossingen te zoeken.

4 De plenaire vergaderingen

Zoals bepaald in het Huishoudelijk reglement worden de gewenste adviezen voorbereid en opgesteld door werkgroepen die specifiek zijn opgericht naargelang van de behandelde thema's. De adviesvoorstellen worden vervolgens samen met de oproepingen voor de plenaire vergaderingen naar de leden verstuurd, zodat ze de voorstellen kunnen analyseren, hun opmerkingen formuleren en eventueel wijzigingen voorstellen. Deze opmerkingen worden vóór de plenaire vergadering naar het secretariaat opgestuurd en worden op de vergadering besproken. Zodra de adviesvoorstellen klaar zijn, worden ze ter goedkeuring aan zowel de vaste als plaatsvervangende leden voorgelegd.

5 De antwoorden op de adviezen

Volgens het artikel 35 van het beheerscontract moet de NMBS-Groep binnen een redelijke termijn reageren op de adviezen die het Comité uitbracht.

Deze antwoorden zijn bijzonder belangrijk voor het Comité, vooral wanneer de spoorwegonderneming zich niet kan vinden in de voorstellen van het RGCT.

6 Overleg over sommige adviezen en hun antwoorden

Wanneer de spoorwegonderneming een advies volledig of gedeeltelijk verwerpt, kan overleg nodig blijken. Uiteraard moet dit gebeuren met de dienst die het antwoord heeft opgesteld. Deze dienst zal de bevoegde ambtenaar afvaardigen en er zal een ontmoeting met hem worden geregeld omdat telefonische of schriftelijke besprekingen al snel steriel dreigen te worden.

7 Opvolging van de adviezen

Het spreekt voor zich dat de uitgebrachte adviezen ook moeten worden opgevolgd, vooral wanneer er voor een probleem een actie moet worden ondernomen of wanneer er nieuwe informatie over het onderwerp beschikbaar wordt. Het is onaanvaardbaar dat de spoorwegonderneming een advies klasseert zonder een volledig en afdoend antwoord te formuleren. In dit geval kan er een nieuw advies uitgebracht worden over dit onderwerp.

Zoals vermeld in punt 3, is de verstandhouding tussen het Comité en de spoorwegonderneming van groot belang om dergelijke situaties te voorkomen.

8 Informatie aan het Comité

Om degelijke adviezen te kunnen uitbrengen is actuele informatie noodzakelijk. Dit type informatie is niet voor iedereen beschikbaar. Het Comité moet over deze informatie beschikken om zijn wettelijke opdracht te kunnen vervullen. Het is dan ook noodzakelijk dat de spoorwegonderneming de juiste gegevens en inlichtingen over de dienstverlening aan de reizigers verschaft en een onbeperkte toegang tot de digitale informatiekanalen verleent.

De spoorwegonderneming, elk binnen haar bevoegdheid, verbindt zich ertoe om de informatie binnen een redelijke termijn te bezorgen, vooral voor wat betreft de tarieven, het treinaanbod en de uurregeling.

Punt 1.7 hieronder geeft een overzicht van alle contacten die het comité tijdens het jaar 2016 met Infrabel en met de NMBS voor het verkrijgen van deze informatie heeft gehad.

9 Betrekkingen tussen de NMBS-Groep en het RGCT Artikel 35 van het beheerscontract

Het beheerscontract van de NMBS dat in 2015 van kracht is, bepaalt in zijn artikel 35:

In uitvoering van de Wet op de Overheidsbedrijven werkt de NMBS samen met het raadgevend comité van de treinreizigers

De NMBS-Groep engageert zich om:

- Via de NMBS, een volledig en gemotiveerd antwoord te geven op alle adviezen, door het Comité uitgebracht in verband met zijn activiteiten:

  a) binnen de maand indien de informatie beschikbaar is binnen de onderneming;

  b) binnen de twee maanden indien het antwoord voorafgaandelijke opzoekingen vereist;

  c) binnen een redelijke termijn indien het de strategie van de onderneming betreft.

Indien de NMBS-Groep niet binnen de maand kan antwoorden, moet zij het RGCT via de NMBS-Holding hiervan binnen de maand verwittigen en motiveren waarom een langere termijn noodzakelijk is.

- Binnen een overeen te komen termijn (rekening houdend met de tijd die nodig is om een ernstig advies te formuleren vooraleer definitieve beslissingen worden genomen) het Comité op de hoogte brengen van de belangrijke wijzigingen die worden gepland op vlak van treinaanbod, evenals op het vlak van tariefaanpassing of andere wijzigingen die de reiziger betreffen

- Regelmatig het RGCT uit te nodigen (onderling af te spreken) op informatievergaderingen of overlegvergaderingen i.v.m. het gevolgde beleid.

- Een opvolgingsdossier op te stellen over de voorstellen van het RGCT die werden weerhouden.

Er dient te worden opgemerkt dat tijdens het jaar 2016 het comité de kans had om met de NMBS een samenwerkingsprotocol te sluiten waarin de samenwerkingsmodaliteiten tussen de twee entiteiten zijn vastgelegd. Dit protocol werd goedgekeurd door de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorvervoer.

1.2 Samenstelling van het Comité

Bij koninklijk besluit van 13 juni 2014 tot regeling van de samenstelling en de werking van het raadgevend comité van de treinreizigers, is het comité als volgt samengesteld:

- **16 leden die de treingebruikers vertegenwoordigen, van wie ten minste:**
  - één vertegenwoordiger voor de personen met een beperkte mobiliteit
  - één vertegenwoordiger voor de fietsers
  - één vertegenwoordiger voor de jongeren
  - één vertegenwoordiger voor de senioren
  - twee vertegenwoordigers voor de gezinnen
  - een vertegenwoordiger per gewest van de gewestelijke vereniging ter verdediging van de gebruikers van het openbaar vervoer
  - een lid van de milieuverenigingen;
  - een lid van de organisaties die de handelaars vertegenwoordigen
  - een lid van de consumentenorganisaties

- **3 leden aangewezen door de organisaties die de werknemers vertegenwoordigen**

- **3 leden die de economische actoren vertegenwoordigen**

- **1 lid aangewezen door de Federale Overheid**

- **3 leden van de gewestelijke verenigingen van steden en gemeenten**

Het koninklijk besluit van 13 juni 2014 tot regeling van de samenstelling en de werking van het raadgevend comité van de treinreizigers bepaalt dat ook de onderstaande instanties met raadgevende stem zetelen:

- **de ombudsman van de Ombudsdienst voor de treinreizigers;**

- **1 vertegenwoordiger van het Planbureau;**

- **1 vertegenwoordiger van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.**

1.3 De activiteiten van het bureau

De verschillende activiteiten van het bureau worden hieronder kort opgelijst.

Januari

11 Deelname aan de eerste vergadering van de werkgroep "Vervoersplan 2017 van NMBS"
12 Vergadering van het Bureau
20 Uitnodiging door de Kamer van volksvertegenwoordigers van België voor een bespreking van de beleidsvisie op het spoor.
21 Deelname aan de tweede vergadering van de werkgroep "Vervoersplan 2017 van NMBS" gesprek georganiseerd door Infrabel
29 Rondetafelgesprek georganiseerd door Infrabel

Februari

16 Deelname aan de eerste vergadering van de werkgroep "Beheerscontracten tussen de staat, de NMBS en INFRABEL"
23 Vergadering van het Bureau

Maart

1 Vergadering NMBS - Vervoersplan 2017
1 Deelname aan de tweede vergadering van de werkgroep "Beheerscontracten tussen de staat, de NMBS en INFRABEL"
15 Deelname aan de derde vergadering van de werkgroep "Beheerscontracten tussen de staat, de NMBS en INFRABEL"
18 Rondetafelgesprek georganiseerd door Infrabel
30 Vergadering van het Bureau

April

13 Deelname aan de vierde vergadering van de werkgroep "Beheerscontracten tussen de staat, de NMBS en INFRABEL"

Mei

9 Deelname aan de eerste vergadering van de werkgroep "Meerjareninvesteringsplan"
17 Vergadering van het Bureau

Juni

1 Vergadering met het kabinet van de minister voor Mobiliteit - Voorstelling en bespreking van het advies 2016-02 in verband met de beheerscontracten tussen de staat, de NMBS en INFRABEL
2 Deelname aan de tweede vergadering van de werkgroep "Meerjareninvesteringsplan"

7 Deelname aan de derde vergadering van de werkgroep "Meerjareninvesteringsplan"
14 Deelname aan de derde vergadering van de werkgroep "Meerjareninvesteringsplan"
16 Deelname aan de vijfde vergadering van de werkgroep "Meerjareninvesteringsplan"
17 Rondetafelgesprek georganiseerd door Infrabel
21 Vergadering van het Bureau

Juli

7 Vergadering met het kabinet van de minister voor Mobiliteit - Voorstelling en bespreking van het advies 2016-03 betreffende de infrastructuurvergoeding
13 Vergadering met het kabinet van de minister voor Mobiliteit - Voorstelling en bespreking van het advies 2016-03 betreffende de infrastructuurvergoeding en het advies 2016-04 betreffende het meerjareninvesteringsplan
28 Vergadering met de NMBS - nieuwe vervoersvoorwaarden

Augustus

24 Vergadering NMBS - Vervoersplan 2017
24 Deelname aan de eerste vergadering van de werkgroep "Bestuurlijke boetes"

September

7 Vergadering met de juridische dienst van de NMBS - Bestuurlijke boetes
12 Vergadering van het Bureau

Oktober

18 Vergadering met de leden van de PS-groep van de Commissie Infrastructuur van de Kamer
18 Deelname aan de eerste vergadering van de werkgroep "Tariefverhogingen op 1 februari 2017"

November

8 Deelname aan de tweede vergadering van de werkgroep "Bestuurlijke boetes"
16 Vergadering NMBS - Vervoersplan 2017
24 Vergadering met de NMBS - nieuwe vervoersvoorwaarden
24 Vergadering met de NMBS - technische bezoek "Labo" - "klantgerichte"
29 Vergadering van het Bureau

December

1 Deelname aan de eerste vergadering van de werkgroep "Langetermijnvisie voor het spoor"
12 Vergadering met de NMBS - nieuwe vervoersvoorwaarden
13 Deelname aan de tweede vergadering van de werkgroep "Langetermijnvisie voor het spoor"
22 Vergadering NMBS over het thema "reizigersinformatie

1.4 De vergaderingen van het bureau

12 januari 2016

- Voorbereiding van de hoorzitting in het parlement betreffende "de strategische visie voor het spoor" van 20 januari 2016:

  - ✓ Lezing van het ontwerp van presentatie dat door de heer Gathon, voorzitter van het Comité, op basis van de input van de leden van het Comité, is opgemaakt.
  - ✓ Bepaling van een richtsnoer voor de debatten opdat de gevoelige materies (One Man Car, vermindering van de dotaties, minimumdienstverlening) naar het volledige Comité kunnen worden teruggestuurd.

- Goedkeuring door het Bureau van het ontwerpverslag van de plenaire vergadering van 15 december 2015.

- Stand van zaken betreffende de op de vergadering van 15 december 2015 bepaalde werkgroepen:
  - ✓ Oprichting van de werkgroep over het vervoersplan.
  - ✓ Mogelijkheid om een advies uit te brengen op de plenaire zitting van 15 maart 2016 door de goedkeuring van een advies via mail aan te vragen.

23 februari 2016

- Stand van zaken betreffende de werkgroep voor het NMBS-beheerscontract:
  - ✓ Eerste vergadering van de werkgroep op 16 februari 2016. Een nieuwe vergadering is gepland op 1 maart 2016.
  - ✓ Indien mogelijk, de wil tot afronding van het ontwerpadvies om het op de plenaire vergadering van 15 maart 2016 ter goedkeuring voor te leggen.

- Voorbereiding en goedkeuring van een persbericht door het Bureau van het Comité:
  - ✓ Persbericht na het verschijnen in de pers van informatie in verband met het toekomstige beheerscontract.

- ✓ Beslissing om het persbericht snel naar de pers, de minister van Mobiliteit, de Commissie Infrastructuur van de Kamer en de leden van het Comité te sturen.

- Bepaling van de agenda van de plenaire vergadering van het Comité die op 15 maart 2016 zal plaatsvinden.

- Van de NMBS ontvangen antwoord inzake het advies 2015-01 in verband met de aanschaf door de NMBS van nieuwe rijtuigen van het type "M7":
  - ✓ Voorstel om aan de NMBS de aanstelling te vragen van een deskundige om het antwoord op het advies aan de leden van het Comité toe te lichten.
  - ✓ Punt geplaatst op de agenda van de plenaire vergadering van dinsdag 15 maart 2016.

- Opmaak van het jaarverslag 2015 van het Comité:
  - ✓ Bepaling van de procedure voor de opmaak van het verslag.

30 maart 2016

- Advies 2016-02: "Beheerscontract":
  - ✓ beslissing tot verzending van de tekst naar de Vertaaldienst;
  - ✓ vastlegging van de onderstaande modaliteiten ter voorbereiding van de goedkeuring van het advies (organisatie van de plenaire zitting, bespreking van de opmerkingen, modaliteiten voor de ontvangst van de commentaren van de leden van het comité, ...).

- Stand van zaken betreffende het samenwerkingsprotocol tussen het comité en de NMBS:
  - ✓ ontvangst van een ontwerpprotocol door de heer Gathon, voorzitter van het comité;
  - ✓ beslissing om de NMBS binnenkort te ontmoeten (niet-formele vergadering) om het ontwerpprotocol te bespreken.

- Jaarverslag van de activiteiten van het comité voor het jaar 2015:
  - ✓ goedkeuring van het jaarverslag opgesteld door het secretariaat;
  - ✓ beslissing tot verzending van het ontwerp naar de vertaaldienst;

- Feedback betreffende het rondetafelgesprek van de stakeholders georganiseerd door de NMBS en Infrabel:
  - ✓ Zie samenvattend document van de activiteiten van het bureau.

17 mei 2016

- Stand van zaken betreffende de werkgroep over het meerjareninvesteringsplan van de NMBS:
  - ✓ Eerste vergadering van de werkgroep op 9 mei 2016; een nieuwe vergadering is gepland op 2 juni 2016;
  - ✓ beslissing om de plenaire vergadering van het comité, gepland op 14 juni 2016, uit te stellen naar 5 juli 2016 teneinde het advies te kunnen goedkeuren.

- Samenwerkingsprotocol - NMBS:
  - ✓ Bespreking naar aanleiding van een georganiseerde ontmoeting met de NMBS betreffende een eerste ontwerp van protocol;
  - ✓ Afwachting van feedback van de NMBS naar aanleiding van de besprekingen tijdens de vergadering.

- Jaarverslag van de activiteiten van het comité voor het jaar 2015:
  - ✓ Goedkeuring van het ontwerpverslag zowel de FR-versie als de NL-versie;
  - ✓ Beslissing tot verzending van het verslag naar de bestemmelingen van de adviezen van het comité en afdrukken van een minimumaantal exemplaren van het verslag;

- Vastlegging van een voorlopige ontwerpagenda van de plenaire vergadering van het comité die zal plaatsvinden op 5 juli 2016.

21 juni 2016

- Stand van zaken betreffende de werkgroep over het meerjareninvesteringsplan van de NMBS:
  - ✓ Einde van de werkzaamheden van de werkgroep;
- Samenwerkingsprotocol - NMBS:
  - ✓ Kennisneming van het van de NMBS ontvangen ontwerpprotocol;

- vastlegging van een definitieve agenda van de plenaire vergadering van het comité die zal plaatsvinden op 5 juli 2016.

12 september 2016

- Voorbereiding van de plenaire vergadering van 27 september 2016:
  - ✓ Goedkeuring van de agenda van de plenaire vergadering;
  - ✓ Voorbereiding van de komst van de minister voor Mobiliteit.

- Bespreking over de bestuurlijke boetes:

- ✓ Balans van de huidige situatie binnen het comité met betrekking tot de problematiek;
- ✓ Beslissing over de oprichting van een werkgroep.

- Bespreking van de volgende werkzaamheden van het comité:
  - ✓ Meerjareninvesteringsplan – Langetermijnvisie
  - ✓ Toegankelijkheid
  - ✓ Problematiek NHP (lijst van alle passagiers voor het internationaal vervoer van treinreizigers)

- Stand van zaken betreffende het samenwerkingsprotocol tussen het comité en de NMBS:
  - ✓ Aanneming van het door het directiecomité van de NMBS goedgekeurde ontwerp van samenwerkingsprotocol;

29 november 2016

- Voorbereiding van de plenaire vergadering van 13 december 2016:
  - ✓ Goedkeuring van de agenda van de plenaire vergadering;
  - ✓ Goedkeuring van de overige belangrijke punten die op de plenaire zitting zullen worden besproken.

- Stand van zaken van de werkzaamheden van de werkgroep - Tariefverhogingen op 1 februari 2017:
  - ✓ Feedback van de heer Sébastien Storme, lid van het bureau en coördinator van de werkgroep voor wat betreft de werking van deze werkgroep;
- Stand van zaken van de werkzaamheden van de werkgroep - Bestuurlijke boetes:
  - ✓ Uitleg over de procedure voor de opmaak van een adviesontwerp door de heer Gathon, voorzitter van het comité en coördinator van de werkgroep;
  - ✓ Samenvatting van de richtsnoeren voor het ontwerpadvies;
  - ✓ Besluitvorming over de moeilijkheden om inzake deze problematiek per consensus tot een advies te komen.

- Beraadslaging over de grote werkzaamheden van het comité voor het jaar 2017:
  - ✓ Opmaak van een advies over de langetermijnvisie voor het spoor;
  - ✓ Follow-up van de uitvoering van het vervoersplan en het beheerscontract;
  - ✓ …

1.5 De plenaire vergaderingen

Tijdens de plenaire vergaderingen informeert de voorzitter de leden over de werking van het Comité, over zijn activiteiten en over de vergaderingen van het uitvoerend bureau die sinds de laatste plenaire vergadering werden belegd. Hij neemt akte van de opmerkingen en vragen van de leden over de dienstregeling, de bediening van de stations, de tarieven, enz. Eventueel wint hij hierover informatie in bij de bevoegde overheden om de leden later te informeren.

Bij complexe en specifieke problemen zoals de aanpassing van de tarieven of de aanpassing van de dienstregeling kan het comité zich laten bijstaan en een beroep doen op de deskundigheid van een of meer uitgenodigde experten.

15 maart 2016

- Verduidelijking van NMBS over het antwoord op advies 2015-01 : Nieuwe rijtuigen M7
- Goedkeuring van het verslag van de plenaire vergadering van 15 december 2015
- Presentatie van De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB)
- Activiteiten van het Bureau sinds de plenaire vergadering van 15 december 2015
- Goedkeuring van advies 2016-02: Beheerscontract (onder voorbehoud van de finalisering van dit advies door de werkgroep).

21 april 2016 (uitzonderlijke zitting)

- Goedkeuring van advies 2016-02: Beheerscontract

5 juli 2016

- Presentatie van de nieuwe leden van het Comité
- Goedkeuring van het verslag van de plenaire vergadering van 15 maart 2016
- Presentatie van De Ombudsdienst voor de treinreizigers
- Goedkeuring van advies 2016-04: Meerjareninvesteringsplannen NMBS en INFRABEL.

27 september 2016

- Goedkeuring van het verslag van de plenaire vergadering van 5 juli 2016
- Aanwezigheid van de heer François BELLOT, Minister van Mobiliteit die zijn beleid aan de leden zal voorstellen en mogelijkheid tot het stellen van vragen;
- Oprichting van een werkgroep over het thema “administratieve boetes”;
- Oprichting van een werkgroep over het thema “meerjareninvesteringsplan – langetermijnvisie”;
- Oprichting van een werkgroep over het thema “Tariefverhogingen op 1 februari 2017”.

13 december 2016

- Goedkeuring van het verslag van de plenaire vergadering van dinsdag 27 september 2016;
- Administratieve boetes – Stand van zaken betreffende deze problematiek – Overzicht van de werkzaamheden van het Comité;
- Het advies 2016-05 – Verhoging van de tarieven vanaf 1 februari 2017 – Algemene conclusies – Presentatie van de heer Sébastien Storme, Coördinator;
- Stand van zaken over de werkzaamheden van de werkgroep "langetermijnvisie" - Presentatie van Mevrouw Céline Tellier, Coördinatrice;
- Stand van zaken met betrekking tot het toezicht op de ontwikkeling van het transportplan 2017 – Samenvatting van de heer Willy Smeulders;
- Vooruitzichten voor het jaar 2017 – Toekomstige werkzaamheden van het raadgevend comité van de treinreizigers.

1.6 Gesprek met de overheidsinstanties

Op 20 januari 2016 werd het comité uitgenodigd door de Kamer van Volksvertegenwoordigers van België om de beleidsvisie op het spoor te bespreken.

Het comité werd in de loop van het jaar 2016 ook meermaals op het kabinet van de heer François Bellot, Minister van Mobiliteit, ontvangen om van gedachten te wisselen over de door het comité uitgebrachte adviezen. Deze vergaderingen vonden plaats op 1 juni 2016 en op 7 en 13 juli 2016. Deze gesprekken werden hoofdzakelijk georganiseerd om de adviezen over de beheerscontracten en de meerjareninvesteringsplannen te bespreken.

Tot slot, op 18 oktober 2016, werd het comité ontvangen door de PS-groep van de Commissie Infrastructuur van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van België. Tijdens deze vergadering, was er ook een uitwisseling over de diverse werkzaamheden van het comité.

1.7 Intervisies met de spoorwegondernemingen en varia

29 januari 2016

- Rondetafelgesprek georganiseerd door Infrabel:
  - ✓ Infrastructuurheffingen;
  - ✓ Crisiscommunicatie;
  - ✓ Veiligheid van het spoorwegnet.

1 maart 2016

- Vergadering NMBS - Vervoersplan 2017:
  - ✓ Voorstelling van de voortgang van de werkzaamheden in verband met de uitvoering van het Vervoersplan 2017;
  - ✓ Bevestiging van de agenda van de voor de stakeholders geplande raadplegingen.

18 maart 2016

- Rondetafelgesprek van de stakeholders georganiseerd door de NMBS en Infrabel:
  - ✓ Stiptheid (trespassing);
  - ✓ Veiligheid.

17 juni 2016

- Rondetafelgesprek georganiseerd door Infrabel
  - ✓ Het CSR-beleid van Infrabel (CSR: Corporate Social Responsibility)
  - ✓ De renovatie van de tunnels;
  - ✓ Infopunt over het communicatiebeleid "zelfmoorden op het netwerk".

28 juli 2016

- Vergadering met de NMBS - Nieuwe algemene vervoersvoorwaarden:
  - ✓ Voorstelling van de nieuwe algemene vervoersvoorwaarden ingevoerd door de NMBS en die de treinreizigers aanbelangen;

24 augustus 2016

- Rondetafelgesprek georganiseerd door Infrabel:
  - ✓ Het CSR-beleid van Infrabel (CSR: Corporate Social Responsibility);
  - ✓ De renovatie van de tunnels;
  - ✓ Infopunt over het communicatiebeleid "zelfmoorden op het netwerk".

7 september 2016

- Vergadering met de juridische dienst van de NMBS - Bestuurlijke boetes:
  - ✓ Voorstelling van de problematiek ten aanzien van de NMBS.

16 november 2016

- Vergadering NMBS - Vervoersplan 2017:
  - ✓ Voortgangsbalans met betrekking tot de uitvoering van het vervoersplan 2017.

24 november 2016

- Vergadering met de NMBS - nieuwe vervoersvoorwaarden:
  - ✓ Voorstelling van de nieuwe vervoersvoorwaarden van de NMBS;
  - ✓ Voorstelling wordt uitgedeeld aan de leden op de plenaire zitting.

12 december 2016

- Vergadering met de NMBS - Nieuwe algemene vervoersvoorwaarden:
  - ✓ Voortzetting van de presentatie en bespreking van de nieuwe algemene voorwaarden die de NMBS heeft ingevoerd en die de treinreizigers aanbelangen;

22 december 2016

- Vergadering NMBS - Communicatiebeleid mededelingen aan de reizigers:
  - ✓ Voorstelling van het communicatiebeleid ten aanzien van de reizigers en de stakeholders door de NMBS;

Deel 2
De adviezen van 2016

2.1 Lijst van goedgekeurde adviezen

Adviezen 2016	
1	Vervoersplan 2017 van NMBS
2	Beheerscontracten tussen de Staat, de NMBS en Infrabel
3	Heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst
4	Meerjareninvesteringsplannen NMBS en Infrabel
5	Tariefverhogingen op 1 februari 2017

De adviezen van het Comité leggen de nadruk op de belangrijkste aspecten van de overheidsopdracht van de spoorwegonderneming.

In 2016 had het comité de gelegenheid om stil te staan bij belangrijke thema's zoals:

- het vervoersaanbod;
- de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers;
- de vervoerstarieven voor treinreizigers.

2.2 De goedgekeurde adviezen van 2016

Advies 16/01
Vervoersplan 2017 van NMBS

1. Algemeen kader en externe factoren

1.1. Maatschappelijke context

De mobiliteit is essentieel in de huidige organisatie van onze maatschappij. Maar de stijgende noden van de verplaatsingen van personen en goederen die eruit voortvloeien, veroorzaken ook negatieve effecten voor de rechtstreeks betrokken individuen en voor de volledige samenleving (zie bijlage, punt 1). Op dat gebied vertoont het spoor belangrijke comparatieve voordelen en biedt het alternatieven ten opzichte van het wegvervoer en de luchtvaart die, onder andere, een aanzienlijke uitstoot van broeikasgassen veroorzaken.
De COP 21 (Conferentie van de Partijen over het klimaat), die van 30 november tot 12 december 2015 in Parijs werd gehouden, heeft een universeel en bindend akkoord bereikt om doeltreffend te strijden tegen de klimaatverandering, in het bijzonder door de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.
Met de steun van de federale regering, moet de NMBS haar vervoersplan doen aansluiten op de grote maatschappelijke uitdagingen. Dankzij de ontwikkeling en het intensievere gebruik van het spoor zal zij ertoe bijdragen om de uitdagingen van vandaag en morgen aan te gaan en zal zij helpen om onze toekomst en die van de volgende generaties veilig te stellen.

1.2. Groeimogelijkheden

In de meeste Europese landen neem het treingebruik toe. In verschillende van deze landen is het gebruik ervan ook groter dan in België. In 2014 bijvoorbeeld was het gemiddelde aantal treinreizen per inwoner 52,3 voor de CFF (Zwitserse federale spoorwegen) (niet de enige spoorwegmaatschappij in Zwitserland!) en 27,8 voor de OeBB (Oostenrijk), tegen 21,0 voor de NMBS.
Het voorbeeld van de CFF moet worden benadrukt: van 2004 tot 2014 hebben zij het aantal treinkilometers met 32% verhoogd en, in dezelfde periode, is het aantal reizigerskilometers met 45% gestegen (bron: de CFF, feiten en cijfers 2014). Er moet worden opgemerkt dat na de toepassing van het vervoersplan 1998 van de NMBS (dit bracht een stijging met 8% van de treinkilometers met zich mee), het aantal reizigerskilometers in binnenlandse dienst van 1998 tot 2005 met 34% is gestegen, dit is duidelijk meer dan de treinkilometers.

1.3. Problematiek van de infrastructuurvergoeding

De infrastructuurvergoeding die in 2014 door de NMBS aan Infrabel werd betaald voor haar reizigerstreinen is zeer hoog: gemiddeld 7,9€/productieve treinkilometer. In 2014 inde ProRail (Nederland) voor de reizigerstreinen (NS en andere operatoren) daarentegen een gemiddelde infrastructuurvergoeding van 1,7€/treinkilometer, of ongeveer 5 keer minder (zie bijlage, punt 2).
Opdat de NMBS haar vervoersplan 2017 tegen een redelijke kostprijs kan ontwikkelen (en er achteraf verbeteringen kan aan aanbrengen), is het noodzakelijk om het bedrag van de infrastructuurvergoeding in verband met het binnenlands treinverkeer sterk te verlagen. Hiertoe is de steun van de federale regering noodzakelijk, aangezien artikel 46 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de

Spoorcodex bepaalt: "De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, …, de wijze van berekening en de betalingswijzen van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Hij kan eveneens, ..., de specifieke heffingsvoorschriften bepalen.".

1.4. Sociale vrede

De sociale vrede is onontbeerlijk om het cliënteel te doen toenemen. Zij vereist de inzet van alle rechtstreeks betrokken partijen: personeel, directie, vakbonden en federale regering.
De financiële gezondheid en de werkgelegenheid van elke onderneming zijn nauw verbonden met de ontwikkeling van haar activiteiten, met de doeltreffendheid van haar productieprocessen, met de kwaliteit van haar prestaties en met de tevredenheid van haar cliënteel. Het voorbeeld van de CFF toont aan dat een hoog kwaliteits- en productiviteitsniveau in alle opzichten gunstig is en ervoor heeft gezorgd dat de werkgelegenheid in 10 jaar tijd met 15,4% (28.351 VTE in 2004 en 32.730 VTE in 2014) werd verhoogd.

1.5. Imago van de NMBS-groep

De afgelopen jaren liep het imago van de NMBS-groep ernstige schade op.
De Belgische spoorwegen opnieuw een positief imago bezorgen, is noodzakelijk om het vertrouwen van de klanten te (her)winnen en te zorgen voor het succes van het vervoersplan. **De NMBS en Infrabel moeten vastberaden een standpunt innemen in de grote maatschappelijke uitdagingen, en hun verwezenlijkingen en de voordelen van het spoor voor de gemeenschap beter doen uitkomen.**
In het kader van de opstelling van het vervoersplan 2017 en van zijn latere aanpassingen, moedigt het Comité de NMBS aan in haar beslissing om meer en vooraf overleg te plegen met de stakeholders en in het bijzonder met de verenigingen van de klanten van het spoor (waaronder het Raadgevend Comité van de Treinreizigers), de gewestelijke vervoersoperatoren en de lokale actoren (scholen en polen die zorgen voor verplaatsingen).

2. Beginselen voor de opmaak van het vervoersplan

Het vervoersplan 2017 van de NMBS en de latere aanpassingen ervan moeten beantwoorden aan de ambitie om de stijging met 70% van het aantal binnenlandse reizigers die vastgesteld werd tussen 1998 en 2014, voort te zetten, wat een kwantitatieve en kwalitatieve stijging van het aanbod inhoudt.
Het Comité beveelt de NMBS ook aan om het vervoersplan 2017 en de erop volgende vervoersplannen op te nemen in het kader van een langetermijnvisie van de mobiliteit, vertaald, voor het openbaar vervoer, in een langetermijnexploitatieconcept (2030-2040) dat is gebaseerd op de klokvaste netwerkdienstregeling en op stations die in intermodale aansluitings- en overstapknooppunten zijn georganiseerd (waar met name de aankomsten en vertrekken van de treinen, autobussen en trams gegroepeerd zijn in "afgestemde" tijdspannes). Over dit in Zwitserland toegepaste exploitatieconcept zal uitgebreid moeten worden overlegd, in het bijzonder met de regionale vervoersmaatschappijen, en het zal helpen om de investeringsnoden in het rollend materieel en in de infrastructuur te bepalen.

2.1. Commerciële snelheid van de treinen

De verbetering van de commerciële snelheid van de treinen moet een belangrijke doelstelling van het vervoersplan 2017 vormen. Zij is essentieel om nieuwe klanten voor het spoor te doen kiezen. De investeringen die de laatste 20 jaar in het rollend materieel en in de infrastructuur werden gedaan om de prestaties van het spoorwegsysteem te verbeteren, moeten worden gevaloriseerd.
De evolutie van de reistijden op verschillende lijnen en de verlenging van de stilstanden in de stations, onder andere, vóór de uitvoering van belangrijke investeringen in de infrastructuur en na de voltooiing ervan (bijvoorbeeld op de lijnen 36 Brussel-Leuven-Luik en 96 Brussel-Bergen, voor 1995 en na 2005), roepen ernstige vragen op. Op bepaalde IC-verbindingen zijn de eind-tot-eindreistijden ook toegenomen door de toevoeging van bijkomende tussenstops (op Brussel-Zuid - Doornik en in het weekend op Brussel-Noord - Antwerpen-Centraal, bijvoorbeeld). Het verdwijnen van de kwalificatie "interregionale IR-treinen" bij de toepassing van het vervoersplan 2014 heeft de leesbaarheid van het aanbod bemoeilijkt: verschillende treindiensten die momenteel de kwalificatie "IC(InterCity)-treinen" hebben, stoppen in (bijna) elk station.
Op die vlakken moet het vervoersplan 2017 juiste en overtuigende antwoorden verschaffen. Het Comité beveelt aan om:

- **De investeringen die werden gedaan in het rollend materieel en de infrastructuur om de commerciële snelheid van de treinen te verhogen, te valoriseren.**
- **De commerciële snelheid van bepaalde IC-treinen te verhogen door hun haltes in de 1 of 2 (of meer, in voorkomend geval) minst bezochte tussenliggende stations af te schaffen, wanneer de bediening daarvan minstens één keer per uur en in elke richting door andere treinen op (nagenoeg) dezelfde verbindingen wordt gewaarborgd.**
- **De kwalificatie "IR" voor de intercitytreinen waarvan de tussenstops frequenter zijn, opnieuw in te voeren.**

2.2. Impact van de grote infrastructuurwerken

In het kader van de moderniseringswerken van lijn 161 die in 2006 zijn begonnen, is de trajectduur van de IC-treinen tussen Brussel-Luxemburg en Namen met tussenstops in Ottignies en Gembloux geleidelijk aan gestegen, van 38 minuten in 2001 tot 44 minuten in 2007 en tot 50/51 minuten vanaf december 2014, dat wil zeggen een toename van 12/13 minuten (waarvan +7 minuten tussen Brussel-Luxemburg en Ottignies en +5/6 minuten tussen Ottignies en Namen). De stiptheid van de treinen is in 2015 echter middelmatig gebleven.
Dergelijke situaties en de ongemakken die er voor de klanten uit voortvloeien, zouden slechts tijdelijk moeten zijn. De planning en de duur van de grote werken, hun impact op de reistijden en de stiptheid moeten een bijzondere aandacht krijgen en de geschikte maatregelen moeten voor het vervoersplan 2017 worden genomen.
Op dat gebied vraagt het Comité:

- **De verantwoording en het aantal "werkminuten" in de gehanteerde dienstregeling (januari 2016) van de IC-treinen die rijden op elk van de door grote infrastructuurinvesteringen betrokken lijnen.**
- **De voorziene data voor de voltooiing van de werken en de reistijden die vanaf die data van toepassing zullen zijn.**

- **De voorziene of mogelijke overgangsmaatregelen om te zorgen voor tijdswinst vanaf de toepassing van het vervoersplan 2017 en zonder de voltooiing van de werken af te wachten.**
- **De impact op de reistijden van de grote werken die na 2017 geplande worden.**

2.3. Stiptheid van de treinen

De meest stipte spoorwegen tonen ook de beste prestaties op het gebied van exploitatie- en arbeidsveiligheid alsook de beste resultaten in termen van gebruik en commerciële inkomsten.
De NMBS en Infrabel moeten hun samenwerking versterken en als doelstelling hebben om in 2017 een stiptheidsgraad (zonder neutralisatie!) van minstens 92,5% te bereiken. Deze werd door de NMBS in 2002-2004 bereikt en verschillende Europese spoorwegnetten, zelfs druk gebruikte, registreren momenteel stiptheidsgraden van 94 tot 95%. Een goede stiptheid is ook onontbeerlijk om de aansluitingen te waarborgen, voornamelijk naar bestemmingen waarvan de bedieningsfrequentie één trein per uur of minder is.
De stiptheid hangt af van talrijke factoren, en meer bepaald van een factor die rechtstreeks verbonden is aan het vervoersplan en aan de dienstregeling: de beurtregeling van het materieel en van de treinbestuurders en -begeleiders. De dienstregeling en bijgevolg de beurtregelingen moeten zodanig worden opgesteld dat zij zorgen voor een optimaal hergebruik (niet te lang, niet te kort) op het einde van de rit en een nieuw vertrek op het voorziene uur in 98 tot 99% van de gevallen. De hergebruikstijden kunnen variëren van de ene verbinding tot de andere, afhankelijk van het materieeltype en het aantal rijtuigen per trein, van de lengte van de trajecten en van de risico's op vertragingen tijdens de rit.
Het Comité vraagt:

- **Meer duidelijkheid in de communicatie over de stiptheid, om beter te worden geïnformeerd over de stiptheid van de treinen per station, per verbinding en per lijn, over het aantal door vertraging getroffen reizigers en om de databanken (trein per trein en dag per dag, voor de overeen te komen periodes) te kunnen raadplegen.**
- **Voor de verbindingen en de lijnen waarop de stiptheid herhaaldelijk de minst goede is, om de reeds genomen en voorziene maatregelen te melden, in het bijzonder in het kader van de toepassing van het vervoersplan 2017.**

2.4. Amplitude en frequentie van de bedieningen

Bij de inwerkingtreding van het vervoersplan 2014 heeft de NMBS het aantal IC-treinen en de bediening van Brussels Airport verhoogd. Maar zij heeft ook haar aanbod op bepaalde lijnen verminderd en op talrijke verbindingen de eerste treinen 's ochtends en laatste treinen 's avonds geschrapt, waardoor zij het deel van de dag waarop er bedieningen zijn, verkleint.
Om doeltreffend tegemoet te komen aan de verplaatsingsnoden en aan de vragen van de klanten, zal het vervoersplan 2017 normen moeten naleven in termen van amplitude en frequentie van de treindiensten. Om het goede voorbeeld te geven, bieden veel spoorwegondernemingen (CFF, DB, NS, ...) een treindienst met in hun grote stations talrijke vertrekken tussen 22 en 24/01 uur en talrijke aankomsten vóór 6 uur.
Hierbij moet men beducht zijn voor bepaalde verkeerde redeneringen: bijvoorbeeld, de laatste (of de eerste) trein van de dag schrappen omdat hij "laag" bezet is. Het gevolg is dat de betrokken reizigers (en ook reizigers die de voorlaatste trein gebruiken en die bij tegenslag niet meer over een alternatieve oplossing beschikken) ook zullen afzien van de trein voor hun verplaatsingen in de tegenovergestelde richting en waarschijnlijk ook voor

andere verplaatsingen. Het reizigersverlies zal dan ook bijna altijd een veelvoud zijn van het aantal reizigers van de laatste of de eerste afgeschafte trein van de dag. Hetzelfde type redenering bestaat ook voor de haltes die weinig gebruikt worden, waarvan de schrapping (gewoonlijk) een grotere vermindering van het aantal reizigers met zich meebrengt aangezien deze als bestemming hoofdzakelijk een groot station hebben en de terugreis niet meer mogelijk is. Voornamelijk om die reden heeft het IC/IR-plan 1984 van de NMBS, dat onder andere de schrapping van een groot aantal stations en haltes als gevolg had, niet de aangekondigde stijging van het aantal reizigers met zich meegebracht. Op die vlakken is voorzichtigheid geboden!
Gedurende de tijdspannes van 9 tot 16 uur en van 18 tot 21 uur (alsook in het weekend) is de vraag naar vervoer voor de andere dan de woon-werkverplaatsingen, aanzienlijk gestegen en nog niet voldoende geëxploiteerd door de NMBS.
Wanneer de omgeving gunstig is, is een van de beste manieren om de algemene productiviteit van de spoorwegen te verbeteren, de productie (en dus het aantal treinkilometers) te verhogen wanneer er nog middelen beschikbaar zijn en hierdoor de doeltreffendheid van de ingezette productiefactoren te verhogen. Hoofdzakelijk door van maandag tot vrijdag en gedurende heel de dag een gedeelte van de middelen aan personeel en rollend materieel die worden ingezet voor de P-treinen, te gebruiken om het aanbod tussen 9 en 16 uur en tussen 18 en 21 uur te versterken.
Het Comité bepleit voor het vervoersplan 2017:

- **Op het gebied van amplitude, minstens één aankomst vóór 6u en minstens één vertrek na 22 uur in de grote steden voor elke treindienst die deze bedient (in principe de provinciehoofdplaatsen en ook Brussel, Charleroi en Kortrijk).**
- **Op het gebied van minimale frequentie, minstens één trein per uur en per richting op elke verbinding; op werkdagen minstens 2 treinen per uur tussen 6 en 9 uur en tussen 15 en 19 uur.**
- **Op de hoofdassen die de grote steden bedienen, minstens 2 S- of L-treinen per uur en per richting van maandag tot vrijdag, tussen 9 en 16 uur en tussen 18 en 21 uur om beter tegemoet te komen aan de noden van de andere dan de woon-werkverplaatsingen.**
- **Een onderscheid tussen het aanbod van zaterdag en dat van zondag, aangezien de verplaatsingsschema's en -motieven niet dezelfde zijn.**
- **Voor de verbindingen waarvan de bedieningsfrequentie in het weekend momenteel één trein om de twee uur is, de overgang naar een bediening van 1 trein per uur gedurende een gedeelte van de dag (van zaterdag en/of zondag), bijvoorbeeld tussen 10 en 18 uur of tussen 12 en 20 uur.**

Deze normen zullen in het beheerscontract moet worden opgenomen en verduidelijkt. Uitzonderingen zijn altijd mogelijk, maar zij moeten geval per geval behoorlijk worden verantwoord.

Bovendien wenst het Comité dat de NMBS de invoering onderzoekt van een bediening op zaterdag, zon- en feestdagen van de lijnen en haltes die momenteel tijdens het weekend niet worden bediend, in het bijzonder rond de grote steden.

2.5. Klokvaste dienstregelingen

De klokvaste dienstregeling met symmetrieas 00/30 biedt voordelen (met name voor de klanten en voor de organisatie van de aansluitingen) en moet de algemene regel vormen. De strikte en systematische toepassing ervan van de eerste tot de laatste trein van de dag en op alle verbindingen, kan ook ongewenste effecten veroorzaken. Zij maakt vaak de

optimalisering van de middelen (personeel en materieel) tussen de treinen van de basisdienst (IC, (IR), L et S) en de spitsuurtreinen (P) moeilijker en minder doeltreffend en in bepaalde gevallen zelfs onmogelijk. Wanneer bovendien op eenzelfde verbinding verschillende samenstellingen en materieeltypes gelijktijdig aanwezig zijn (bijvoorbeeld Brussel - Luxemburg: getrokken treinstellen met een variabele lengte en motorrijtuigen), worden de reistijden bepaald op basis van de minst snelle trein(en), met het gevolg dat de reisduur met de meeste treinen onnodig en soms aanzienlijk wordt verlengd.
De "decadancering" van de eerste of van de laatste trein(en) vormt ook een middel om de amplitude van bepaalde bedieningen te verhogen, zonder (aanzienlijke) toename van de kosten.
In het kader van de opstelling van het vervoersplan 2017, beveelt het Comité aan om aandacht te hebben voor deze overwegingen en niet te aarzelen om bepaalde treinen te "decadanceren", zelfs alle treinen van bepaalde verbindingen op bepaalde tijdspannes, om de efficiëntie van de ingezette middelen te verbeteren en om de commerciële snelheid van de meeste treinen op eenzelfde verbinding te verhogen.

2.6. Incidentenbeheer en hulpmaatregelen

In het kader van de uitvoering van het vervoersplan worden de NMBS en Infrabel geconfronteerd met diverse incidenten van verscheidene omvang afhankelijk van het uur en de plaats waar ze zich voordoen: trein in nood, bovenleidingbreuk, personenongeval, ...
Om de gevolgen van belangrijke incidenten te beperken, moet het "Railway Operations Center" beschikken over procedures en hulpmaatregelen toepassen zoals:

- Uitvoering van een HPS-plan (HulpPlan – Plan de Secours) in geval van uitzonderlijke weersomstandigheden, beperkingen van het elektriciteitsverbruik, ...;
- Vervangtrein in geval van grote vertraging of afschaffing van een veel gebruikte trein (door de CFF regelmatig gebruikte maatregel).
- Bepaling van de voorrangstreinen en gebruik van alternatieve reiswegen in geval van onderbreking van het verkeer, capaciteitsbeperking (enkelspoordienst bijvoorbeeld).
- Mobilisatie van depannage middelen voor de treinen in nood.
- Afschaffing van het laatste gedeelte van een rit in geval van grote vertraging om de stiptheid van het volgende traject te herstellen.
- Aansluitingen verzekeren in geval van grote vertragingen, voornamelijk voor de laatste treinen van de dag en voor de bestemmingen die slechts een keer per uur (of minder) worden bediend.
- Vervoer van de reizigers in geval van afschaffing van de laatste regelmatige trein(en) van de dag.
- Vervoer van de reizigers met bestemming Brussels Airport en overleg met de luchthavenautoriteiten in geval van grote vertragingen of van een onverwachte onderbreking van het spoorwegverkeer.

Het Comité wenst de voor het beheer van de incidenten ingezette procedures en de voorziene hulpmaatregelen te kennen, deze maken immers volledig deel uit van de uitvoering van het vervoersplan.

2.7. De klanten in real time informeren in geval van incidenten

In geval van incidenten is de momenteel door de NMBS aan de klanten verleende informatie op haar website en op de schermen in de stations vaak kort, onvolledig of niet relevant.

Het Comité vraagt dat de NMBS, in geval van een incident dat aanleiding geeft tot aanzienlijke verstoringen, de reizigers beter informeert (in de treinen en de stations, op haar internetsite) en haar informatie regelmatig bijwerkt:

- **Exacte lokalisatie, vermoedelijke duur en aard van het incident, betrokken treinen en geschatte vertragingen.**
- **In verband met de treindiensten genomen maatregelen: enkelspoordienst, vervangtreinen, omgeleide of (gedeeltelijk) afgeschafte treinen, ingezette autobussen (van station X naar station Y), ...**
- **Aan de klanten voorgestelde alternatieven: gebruik van andere treindiensten, ...**
- **Einde van het incident en resterende verstoringen.**

BIJLAGEN

1. Maatschappelijke context

De mobiliteit is essentieel in de huidige organisatie van onze maatschappij. Maar de stijgende noden van de verplaatsingen van personen en goederen die eruit voorvloeien, veroorzaken ook negatieve effecten en kosten voor de rechtstreeks betrokken individuen en voor heel de gemeenschap: gebruik van openbare ruimten, congestie van de grote assen en van de steden, tijdverlies, vervuiling en impact op de gezondheid, ongevallen, toenemende klimaatverandering door de uitstoot van broeikasgassen, ...

Een van deze negatieve effecten die steeds meer de aandacht trekt en die de hele wereld treft, betreft de klimaatverandering. Deze wordt grotendeels veroorzaakt door de menselijke activiteiten en meer bepaald door de uitstoot van broeikasgassen: voornamelijk koolstofdioxide (CO2), stikstofmonoxide (N2O), methaan (CH4) en gefluoreerde gassen.

Al jarenlang worden maatregelen genomen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Hieromtrent vermeldt de "De Belgische federale site voor een betrouwbare informatie over klimaatverandering" (KLIMAAT.BE) dat de uitstoot van de voornaamste broeikasgassen in België in alle sectoren samen tussen 1990 en 2013 met 18,9% is afgenomen. Enkel in de vervoersector (over de weg, per spoor en over waterwegen) is de uitstoot van broeikasgassen gestegen: +18,7% tijdens die periode. Zijn aandeel in de totale uitstoot van broeikasgassen is gestegen van 14,2% in 1990 naar 20,7% in 2013. Deze toename van de uitstoot is enkel te wijten aan het wegvervoer (reizigers en goederen) dat verantwoordelijk is voor 97,6% van de uitstoot van broeikasgassen in de sector.

Het volgende dient te worden opgemerkt:

- hoewel de elektriciteitsproductie tussen 1900 en 2013 met 35% is gestegen, is in die periode de uitstoot van broeikasgassen met 32% gedaald wegens de technologische verbeteringen, het toenemende gebruik van zonne- en windenergie, het opgeven van vaste brandstoffen, gecombineerde productie elektriciteit/stoom, ... In de door KLIMAAT.BE verstrekte gegevens wordt deze uitstoot van broeikasgassen niet ten laste gelegd van de sectoren die elektriciteit gebruiken maar van de sector die energie produceert;

- de uitstoot van broeikasgassen van de lucht- en zeevaartsectoren worden niet in aanmerking genomen in de door KLIMAAT.BE verstrekte gegevens over de uitstoot van broeikasgassen en waarvan hierboven sprake is. Deze gegevens betreffen enkel de nationale uitstoot.

2. Problematiek van de infrastructuurvergoeding

In 2014 bedroeg het door de NMBS aan Infrabel voor haar reizigerstreinen gestorte bedrag van de infrastructuurvergoeding 637 mio €. Dit bedrag vertegenwoordigt 94% van de door Infrabel geïnde infrastructuurvergoeding (677 mio €) voor al het verkeer (reizigers + goederen) op haar net, terwijl het aandeel van de 'NMBS'-treinkilometers 86% bedraagt (ongeveer 83 mio treinkilometers, met inbegrip van de lege ritten, op 96,3 mio). De in 2014 door de NMBS aan Infrabel betaalde infrastructuurvergoeding voor haar reizigerstreinen is dus zeer hoog: gemiddeld 7,9€/productieve treinkilometer (bron: jaarverslag NMBS 2014). De in 2014 door ProRail geïnde infrastructuurvergoeding bedroeg daarentegen gemiddeld 1,7€ per treinkilometer voor de reizigerstreinen (253 mio € voor 145 mio treinkilometers, NS en andere operatoren; bron jaarverslag), dat wil zeggen bijna 5 keer minder. Er moet worden opgemerkt dat de in 2014 door Infrabel geïnde vergoeding voor alle treinen die op haar net hebben gereden 7,0€/treinkilometer (677 mio € voor 96,34 mio effectieve treinkilometers) bedroeg (bron: jaarverslag Infrabel). Zij zou bijgevolg ongeveer 3€/effectieve treinkilometer zijn voor de andere treinen dan die van de NMBS (NMBS-Logistics en andere vrachtoperatoren, Eurostar, ...).
Het huidige bijzonder hoge niveau van de infrastructuurvergoeding voor de NMBS is een van de voornaamste redenen waarom de gebruiksgraad van de spoorweginfrastructuur in België (gevoelig) lager is dan die in andere landen, in het bijzonder in Nederland. Het is de voornaamste rem op de ontwikkeling van het vervoersplan.
Een onderzoek van de aandelen met betrekking tot de infrastructuurvergoeding en de staatsbijdrage (opgenomen in de resultatenrekening) toont ook een belangrijk verschil tussen Infrabel en ProRail. In 2014 waren zij de volgende (voor het totaal aantal treinkilometers reizigers + goederen; bron: jaarverslagen):

- Infrastructuurvergoeding: Infrabel 74% (677 mio €, voor 96,34 mio effectieve treinkilometers)
  ProRail 25% (262 mio €, voor 156 mio treinkilometers);
- Staatsbijdrage: Infrabel 26% (238 mio €)
  ProRail 75% (790 mio €).

Bovendien en in de huidige omstandigheden is het berekenen van de kostprijs van een trein (of van een treinhalte) in het algemeen niet relevant, wegens de zeer hoge en artificiële prijs van de infrastructuurvergoeding voor de NMBS en aangezien het rijdend personeel en het materieel bijna altijd voor verschillende treinen op eenzelfde dag worden ingezet.
De problematiek van de infrastructuurvergoeding zal diepgaander worden onderzocht in het advies dat het Comité binnenkort over het beheerscontract zal formuleren.

Met dit advies maakt het Comité zijn aanbevelingen over voor de nieuwe beheerscontracten tussen de Staat en de NMBS enerzijds en de Staat en Infrabel anderzijds. Dit advies is uitgewerkt op basis van de volgende thema's die in ieder geval in een beheerscontract thuishoren namelijk: capaciteit, aanbod, veiligheid, stiptheid, bedrijfsefficiëntie, tevredenheid van de reiziger en maatschappelijk verantwoord ondernemen.

3. Opstellen en opvolgen van de beheerscontracten

3.1. Context

De wet van 1991 definieert het beheerscontract als volgt "De bijzondere regels en voorwaarden waaronder een autonoom overheidsbedrijf de opdrachten van openbare dienst vervult die het door de wet zijn toevertrouwd, worden vastgelegd in een beheerscontract tussen de Staat en het betrokken overheidsbedrijf" (art. 3).
Verder staat in diezelfde wet dat "De raad van bestuur van elk autonoom overheidsbedrijf stelt elk jaar een ondernemingsplan op dat de doelstellingen en de strategie op halflange termijn van het overheidsbedrijf vastlegt.
De onderdelen van het plan die de uitvoering van de taken van openbare dienst betreffen worden ter informatie medegedeeld aan het paritair comité bij het autonoom overheidsbedrijf. Zij worden voor toetsing aan de bepalingen van het beheerscontract ter goedkeuring voorgelegd aan de minister onder wie het overheidsbedrijf ressorteert.
Het regeerakkoord bevat aan aantal duidelijke doelstellingen (zie bijlage 1) over duurzame mobiliteit, over het beheerscontract en over een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod. Het Comité onderstreept dat de NMBS een belangrijke rol te spelen heeft bij het verwezenlijken van deze doelstellingen.
De regering ontwikkelt tevens een langetermijnvisie op de budgettaire ontwikkeling bij de NMBS en bij Infrabel die de normale duur van beheerscontracten, waar een strategie voor de afbouw van de schuld zal in opgenomen worden, overstijgt. Daarvoor onderhandelt ze met de NMBS en Infrabel samen met de nieuwe beheerscontracten over een "Meerjareninvesteringsplan" (MIP).
Het is duidelijk dat het beheerscontract en het meerjareninvesteringsplan onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Om de bepalingen van het beheerscontract te kunnen uitvoeren moeten NMBS en Infrabel uiteraard over de nodige budgettaire middelen beschikken. Die moeten worden ingeschreven in hun respectieve beheerscontracten en deze worden op het vlak van de investeringen nu mee door het MIP bepaald.
Vooraleer een nieuw beheerscontract opgesteld wordt, beveelt het Comité aan dat de overheid eerst de algemene mobiliteitsdoelstellingen bepaalt.

3.2. Inspraak en transparantie

In een moderne samenleving zijn inspraak en transparantie essentieel. In Nederland, Duitsland en Italië zitten de reizigersverenigingen mee in bestuursorganen. Gezien de publieke financiering en het openbare dienstkarakter is meer openheid verantwoord. De voorbereiding van de nieuwe vervoerplannen moet voortaan veel transparanter gebeuren:

- Opnemen van randvoorwaarden bij het wijzigen van vervoerplannen, zoals ruim voorafgaand overleg met de stakeholders waaronder het Comité. Het Comité vraagt

dat ontwerpen van en aanpassingen aan het beheerscontract en het meerjareninvesteringsplan steeds voorafgaand voor advies aan haar voorgelegd worden.

- Voorafgaand bepalen van transparante en objectieve normen voor het treinenaanbod, mede op basis van wetenschappelijk gefundeerde telcijfers, potentieelonderzoeken, reizigersbevragingen en mobiliteitsplannen.
- Een duidelijk genormeerde en voor een breed publiek begrijpelijke indeling van de treincategorieën.
- Optimale afstemming van dienstregelingen tussen NMBS en de andere ov-bedrijven met ruim voorafgaand overleg.
- Toegang verlenen aan het Raadgevend Comité tot alle documenten en rapporten van de NMBS en Infrabel die ze in uitvoering van het Beheerscontract aan de FOD Mobiliteit moeten sturen.

3.3. Opvolging & bijsturing

Eens de beheerscontract vastgelegd en goedgekeurd moet het volgens de wet jaarlijks getoetst worden en, in voorkomend geval, aangepast aan de gewijzigde marktomstandigheden en technische ontwikkelingen. Het zijn momenteel de NMBS en Infrabel zelf die de nieuwe of gewijzigde ontwerpen van het beheerscontract opstellen en voorleggen aan de Minister. Deze taak moet aan een onafhankelijke overheidsdienst toevertrouwd worden, de FOD Mobiliteit en Vervoer, die samen met de NMBS en Infrabel een continue operationele opvolging uitvoert en uiterlijk binnen 2 jaar over de nodige middelen (personeel en materiële middelen) moet beschikken om deze taak uit te voeren.

3.4. Evaluatie

De regering stelt een duur van 6 jaar voorop voor de nieuwe beheerscontracten van de NMBS en Infrabel. Behalve de eindevaluatie en de toetsingen is er een grondige tussentijdse evaluatie gewenst na 3 jaar. Het Comité steunt de vraag dat deze tussentijdse evaluatie en de eindevaluatie moeten gepaard gaan met een formeel rapport aan de Kamercommissie Infrastructuur.

4. Doelstellingen van de nieuwe beheerscontracten

4.1. Algemene doelstellingen

Zowel de NMBS als Infrabel vervullen een taak van openbare dienst. Tot die openbare dienstverlening behoren:

- het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst.
- het euregionaal verkeer.
- het beheer, het onderhoud en de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur.

Als openbare dienstverlener hebben NMBS en Infrabel de opdracht om het aandeel van de trein in de dagelijkse verplaatsingen verder te laten toenemen. Ze moeten de ambitie hebben om de toename van het aantal reizigers die plaatsvond tussen 1998 en 2014 (+

70%) voort te zetten, wat niet kan zonder een verdere kwantitatieve en kwalitatieve verhoging van het aanbod. Idealiter zou een groeidoelstelling van minstens 20% van het aantal reizigers tegen 2020 ten opzichte van 2014 gerealiseerd moeten worden, teneinde de voorspelde mobiliteitsgroei op een duurzame wijze op te vangen en het marktaandeel van de trein te versterken. Een dergelijke modal shift kan enkel bereikt worden door de intermodaliteit met overstap op de trein maximaal te ondersteunen.

Het Comité beveelt de NMBS aan om in het kader van een langetermijnvisie van het openbaar vervoer, een lange termijn exploitatieconcept te voorzien (2030-2040) dat is gebaseerd op de klokvaste netdienstregeling en op stations die in intermodale aansluitings- en overstapknooppunten zijn georganiseerd, waar met name de aankomsten en vertrekken van de treinen, bussen en trams gegroepeerd zijn in "afgestemde" tijdspannes.
Over dit in Zwitserland toegepaste exploitatieconcept zal uitgebreid moeten worden overlegd, in het bijzonder met de regionale vervoersmaatschappijen, en het zal helpen om de investeringsnoden in het rollend materieel en in de infrastructuur te bepalen.
De aansluitings- en overstapknooppunten moeten gebaseerd zijn op de effectieve vervoersnood tussen **polen** gedefinieerd op basis van objectieve criteria: potentieel van een gemeente, stad of agglomeratie, met als inputgegevens de huidige bevolking en de bevolkingsdichtheid, de aanwezige industrie en handel, de plaatselijke onderwijsinstellingen, de toeristische bestemmingen enz. in plaats van de uitwerking uitsluitend op basis van de bestaande reizigersaantallen en spoorinfrastructuur. Daarbij moet ook rekening gehouden worden met andere opportuniteiten zoals de euregionale polen in de buurlanden. De polen gedefinieerd in het kader van het SDER-project in Wallonië (Schéma de développement de l´espace régional) en de 13 gedefinieerde vervoersregio's in Vlaanderen zijn een eerste stap in die richting. Eens de polen gedefinieerd en gecategoriseerd moet nagegaan worden in hoeverre de bestaande knooppunten behouden, verbeterd of verplaatst moeten worden en of nieuwe knooppunten en spoorverbindingen noodzakelijk zijn.

Het principe van de overstapknooppunten is prioritair gerechtvaardigd voor haltes en verbindingen met een lage frequentie. Daar is het effect van een gemiste aansluiting groter naarmate de frequentie lager is.

De NMBS moet in de komende vervoersplannen haar aanbod stapsgewijs organiseren volgens het systeem van aansluitingsknopen, tot het systeem veralgemeend is, met als basisprincipe een bediening van alle verbindingen om het half uur uiterlijk tegen 2030 met strenge normen voor eerste vertrekken/aankomsten en laatste aankomsten/vertrekken al naargelang de stationscategorie. De opeenvolgende vervoersplannen moeten worden opgevat als tussenstappen om dit doel te bereiken. De investeringsbehoeften (materieel en infrastructuur) die uit het gewenste exploitatiemodel voortvloeien moeten in de opeenvolgende meerjareninvesteringsplannen worden vertaald.

In het eerstvolgende vervoersplan (dat van 2017) zou al begonnen moeten worden met het invoeren van dit nieuwe concept. In de volgende vervoersplannen moet de uitvoering van dit concept verder worden uitgewerkt.

Het Comité wenst dat de ontwikkeling van deze lange termijnvisie door de NMBS als een tegen 2020 te realiseren doelstelling ingeschreven wordt. Deze visie moet uitgewerkt worden samen met alle mobiliteitsactoren (inbegrepen de regionale) en als het na te streven doel op vlak van het beleid voorgesteld worden.

4.2. Capaciteit

Capaciteit is één van de nodige voorwaarden om een aantrekkelijk aanbod te kunnen realiseren. Capaciteit in termen van het wagenpark en de verschillende treincategorieën betreft, maar ook wat de infrastructuur betreft.

Het Comité beveelt het volgende aan:

- Verhoging van de capaciteit door de verhoging van de beschikbaarheid van het rollend materieel door een verbeterd onderhoud en renovatie van het rollend materieel. Momenteel zijn er te veel defecten aan het rollend materieel waardoor het niet beschikbaar is. De beschikbaarheidsgraad van het materieel moet met minstens 2% per jaar stijgen tijdens de loopduur van het beheerscontract te rekenen vanaf de start van dit contract.
- Monitoring van treinen met capaciteitsproblemen, gesignaleerd door reizigers en spoorwegpersoneel.
- Het toekomstige materieel uit te rusten met automatische reizigerstellers.

Bij het streven naar een maximale capaciteit mag de toegankelijkheid en het comfort niet uit het oog worden verloren, d.w.z. dat het materieel aangepast moet zijn aan de duur van de trajecten die ermee worden afgelegd en moet beschikken over gemakkelijke toegang.

Voor de infrastructuur verwacht het Comité:

- Opstellen door Infrabel van een register van de activa (staat van de verschillende eigenschappen van het net, lijn per lijn, met een rangschikking van 1 tot 5 volgens de toestand van de infrastructuur) teneinde een preventief onderhoud van het net te faciliteren.
- Voorstellen door Infrabel voor de verhoging van de referentiesnelheid op die lijnen waar mogelijk én zinvol, rekening houdend met de beoogde knooppunten.
- De bediening van lijnen of haltes mag niet uitsluitend gebaseerd worden op de huidige reizigersaantallen maar moet het voorwerp uitmaken van een grondige studie waarin onder meer nagegaan wordt waarom de potentiële vraag zicht niet vertaald in hogere reizigersaantallen (zie punt 2.1).
- De NMBS kan zich verzetten tegen beslissingen of maatregelen van de infrastructuurbeheerder die de capaciteit of de stiptheid van het treinverkeer in het gedrang kunnen brengen. Ingeval van betwisting bemiddelt en beslist de bevoegde regulerende overheid.
- De NMBS kan aan de infrastructuurbeheerder maatregelen vragen om de capaciteit en de stiptheid van het treinverkeer op korte termijn op een hoger peil te brengen. Ingeval van betwisting bemiddelt en beslist de bevoegde regulerende overheid.
- Een degelijk onderzoek naar de invoering van interstedelijke treinen die de N-Z-verbinding van Brussel vermijden, zoals Gent - Leuven via Mechelen; Antwerpen - Namen en Antwerpen – Luik via Brussel Nationaal Luchthaven.

4.3. Aanbod

In afwachting van een uitgewerkt concept van knooppunten die optimaal uitgebouwd zijn om de huidige en potentiële vervoersnood tussen de polen op te vangen (zie punt 2.1) zal de groeidoelstelling gerealiseerd moeten worden door een verhoogd aanbod op het bestaande net gebruikmakend van de bestaande knooppunten.

4.3.1. Kwalificatie van het treinaanbod

Het verdwijnen van de kwalificatie "interregionale IR-treinen" bij de toepassing van het vervoersplan 2014 heeft de leesbaarheid van het aanbod bemoeilijkt: verschillende treindiensten die momenteel de kwalificatie "IC(Intercity)-treinen" hebben, stoppen in (bijna) elk station.
Daarom beveelt het Comité aan dat de NMBS voortaan een duidelijke hiërarchie in haar binnenlandse treinaanbod maakt met een onderscheid tussen:

- IC-treinen tussen de belangrijkste stations evenals de belangrijke OV-knooppunten. Tussen deze stations rijden de treinen rechtstreeks.
- IR deze treinen rijden eveneens tussen belangrijke stations maar stoppen daarenboven in een aantal extra stations, bv. kleinere knooppunten met het andere openbaar vervoer, zonder overal te stoppen.
- L-treinen: stoppen overal.
- S-treinen: treinen ingezet op de S-netten in- en om de grote agglomeraties met veel stops en een frequente bediening.
- P-treinen: extra treinen in de piekuren die behalve in de belangrijkste stations ook stoppen in die stations waar er veel reizigers in de piekuren zijn (scholieren, pendelaars,…).
- T-treinen; toeristische extra treinen bedoeld om de in de toeristische periodes extra reizigers te kunnen opvangen.
- X-treinen; extra treinen naar aanleiding van grote evenementen of manifestaties of bij belangrijke uitval van reguliere treindiensten.

Een bepaalde trein kan op zijn traject enkel opeenvolgende IC- of IR-diensten uitvoeren voor zover de deeltrajecten als afzonderlijke treinen gemeld worden, maar met de bijkomende informatie "rijdt van station x verder als IR (of IC) naar Y" of omgekeerd. Verlenging van L- of S-trajecten door eenzelfde trein is eveneens mogelijk, evenals IC/IR-treinen die in de piek een bijkomend traject rijden als P-trein. Op termijn dient het onderscheid tussen de categorieën strikt gevolgd te worden.

4.3.2. Amplitude en frequentie

Het Comité beveelt aan dat het basisaanbod bestaat uit 18 heen en terugritten per dag, zaterdag en zondag inbegrepen, op basis van 1 trein per uur voor iedere verbinding.
Daarbij moeten volgende basisprincipes gehanteerd worden:

- Een grotere amplitude tussen de grote tot zeer grote polen (in afwachting van het bepalen van de hiërarchie van de polen met een grote tot zeer grote vervoersvraag zijn dat de provinciehoofdplaatsen en ook Brussel, Charleroi en Kortrijk; daarbij kan begonnen worden met minstens één aankomst vóór 6u en minstens één vertrek na 22 uur alle dagen.

- Op werkdagen een hogere frequentie van het aanbod tijdens de piekuren (periodes waarin zich veel pendelaars aanbieden waardoor een extra aanbod noodzakelijk is) met minimum 2 treinen per uur per verbinding.
- Een duidelijk onderscheid tussen het aanbod op werkdagen, het aanbod op zaterdag en dat op zondag, aangezien de verplaatsingsschema's en -motieven niet dezelfde zijn. Zo is er op zaterdag een hogere vervoersvraag naar de winkelsteden. Het weekendaanbod moet ook rekening houden met de toeristische vraag.

Complementair moet het aanbod verder aangevuld worden met:

- Zowel op de hoofdassen die de grote tot zeer grote polen bedienen als op de andere verbindingen het uitbouwen van fijnmazige S- respectievelijk L-verbindingen met een adequaat aanbod. Daarbij mag niet enkel rekening gehouden worden met het woon-werkverkeer maar moet tevens tegemoet gekomen worden aan andere noden dan de woon-werkverplaatsingen. Een halfuurfrequentie wordt daarbij als richtlijn gehanteerd om onder meer voldoende frequente aansluitingen te kunnen bieden in de knooppunten. Bij een hogere vraag moet voorzien worden in een hogere frequentie van 4 treinen per uur, minstens tijdens de piekuren, en bij een constant hogere vervoersvraag zelfs tijdens de volledige amplitude.
- Zolang het knooppuntensysteem nog niet voldoende ingevoerd is, is de handhaving van een aantal snelle treinen met een gering aantal tussenstops evenals extra treinen voor studentenvervoer en in de toeristische periodes noodzakelijk.
- Ook moet een adequaat aanbod uitgewerkt worden dat kan instaan voor het voor- en natransport van en naar alle halteplaatsen van de hogesnelheidstreinen en naar Brussel-Nationaal luchthaven.
- Het eerste spoorknooppunt over de grens moet beschouwd worden als een binnenlands knooppunt en het aanbod dient dan ook in die zin uitgebouwd te worden.

De evolutie van het aanbodniveau moet worden bekeken, rekening houdend met het netwerkeffect. Dit vertaalt zich niet gemakkelijk in indicatoren en men mag daarbij niet uit het oog verliezen dat de lokale treinen en de lokale lijnen de reizigersstromen voeden op de belangrijke assen en omgekeerd.
Het vervoersplan 2017 moet het basisaanbod van 18 heen en terug treinen per dag, zaterdag en zondag inbegrepen, op alle verbindingen respecteren, inbegrepen de hierboven vermelde principiële aanvullingen. Afwijkingen dienen gerechtvaardigd te worden. De daaropvolgende vervoersplannen mogen niet meer afwijken van het basisaanbod en de principiële aanvullingen.
Voor het vervoersplan 2017 verwijzen we verder naar ons specifiek advies 16/01 ter zake.

4.3.3. S-net aanbod rond de grote agglomeraties

In de grote agglomeraties is een sterk verbeterd openbaar vervoersaanbod nodig. Dat kan niet enkel met het lokale Openbaar Vervoer (metro, trams en of bussen) maar zal tevens een bijkomend aanbod op het spoor vereisen. Het Comité beveelt volgende principes aan:

- Aangepaste infrastructuur met o.a. het sneller afwerken van de spoorinfrastructuur in en rond Brussel.

- In het vervoerplan 2017 een verhoogd S-treinaanbod (in de week en op zaterdag minimaal 30-min frequentie) rond Brussel op alle baanvakken waarvan de capaciteit reeds werd verhoogd of waar geen grote infrastructuurwerken vereist zijn.
- Naast het Brusselse S-Net moet er stapsgewijs een voorstedelijk aanbod worden ontwikkeld in en rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi, met een geïntegreerd OV-aanbod. Daarbij kan al in het vervoersplan 2017 gestart worden met een verhoogd aanbod (halfuur-bediening) op alle spoorlijnen rond deze agglomeraties.
- Op termijn: een S-net in en rond de grote agglomeraties Brussel, Antwerpen, Luik en Gent en Charleroi met een frequentie om het kwartier tijdens de spits.

Een geïntegreerd tariefsysteem (zie punt 2.3.7) en goede overstapmogelijkheden op andere vervoersmodi zijn daarbij absoluut noodzakelijke vereisten.

4.3.4. Klokvaste Diensten

De klokvaste dienstregeling met symmetrieas 00/30 biedt voordelen (met name voor de reizigers en voor de organisatie van de aansluitingen) en moet de algemene regel vormen. De strikte en systematische toepassing ervan van de eerste tot de laatste trein van de dag en op alle verbindingen, kan ook ongewenste effecten veroorzaken. Zij maakt vaak de optimalisering van de middelen (personeel en materieel) tussen de treinen van de basisdienst (IC, (IR), L et S) en de spitsuurtreinen (P) moeilijker en minder doeltreffend en in bepaalde gevallen zelfs onmogelijk. Wanneer bovendien op eenzelfde verbinding verschillende samenstellingen en materieeltypes gelijktijdig aanwezig zijn (bijvoorbeeld Brussel - Luxemburg: getrokken treinstammen met een variabele lengte respectievelijk motorrijtuigen), worden de rittijden bepaald op basis van de minst snelle trein(en), met het gevolg dat de reisduur met de meeste treinen onnodig en soms aanzienlijk wordt verlengd.

De “decadansering” van de eerste of van de laatste trein(en) vormt ook een middel om de amplitude van bepaalde bedieningen te verhogen, zonder buitensporige toename van de kosten. Zo kan tussen de grote agglomeraties een nachtelijke rit (“bezemtrein”) voorzien worden, aan te vullen met een vroege rit. Beide kunnen buiten de normale cadans gepland worden.

4.3.5. Kwaliteit van de dienst

Commerciële snelheid:

Naast het respecteren van het principe van de knooppunten mag de duur van een rit niet overmatig verlengd worden door het handhaven van te lange haltetijden of extra bufferminuten tijdens de rit.
Geleidelijk aan de commerciële snelheden per treincategorie opdrijven voor: IC tot minimaal 90 km/u, IR minimaal 80 km/u. Deze snelheden gelden niet op de uitlopers waar de treinen overal stoppen, noch op de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Infrabel moet daartoe zijn volle medewerking verlenen.
De verhoging van de commerciële snelheid moet in van de belangrijke doelstellingen vormen van het vervoersplan 2017.

Kwaliteitsvolle dienstverlening naar de reiziger in de stations:

Het statuut van de stations moet op basis van een objectieve indeling in polen (zie punt 2.1) aangepast worden:

- Lijst van stations en haltes en hun statuut;
- Definitie van dat statuut (bijv. hoofdhalte, secundaire halte, speciale halte);
- Definitie van de bedieningsperiodes (amplitudes)

Daarbij beveelt het Comité aan dat er werk gemaakt wordt van:

- De verplichting om eerst de onvoltooide stationsgebouwen en/of perrons af te werken voordat er met nieuwe bouwprojecten wordt gestart. Uitzondering voor de opening van nieuwe kleine stopplaatsen.
- Bepaling van een basiskwaliteitsstandaard voor de stations en de stopplaatsen met voorrang voor de functionele aanpassingen. De verbeteringen die voortvloeien uit urbanistische of architecturale wensen worden gefinancierd uit specifieke budgetten, buiten het MIP, in overleg met de lokale en gewestelijke overheden. Daarbij moet maximaal de mogelijkheid benut worden om
    - in de stationsgebouwen een afgesloten, verwarmde wachtruimte met zitjes te voorzien, alle dagen toegankelijk tien minuten voor het vertrek van de eerste trein tot aan het vertrek van de laatste trein.
    - een substantiële verhoging van het aantal beschutte zitplaatsen per perron te voorzien.
- Het aanpassen van de infrastructuur en het materieel ter bevordering van de intermodaliteit (onder meer fietsparkings en fietsenhouders).
- Officieel bevestigen van de perronhoogte van 76 cm als norm voor de nieuwe perrons. Dezelfde norm wordt ook verplicht bij de renovatie van de perrons. Tegelijk moet een meerjarenplan opgesteld worden om de bestaande perrons in volgorde van prioriteit aan te passen. Daarbij kan men uitgaan van het aantal in- en afstappende reizigers en van de “poolstatus” (zie punt 2.1).
- Een uniforme veiligheidsafbakening van de perronboorden en signalisatie met blindengeleiding is te voorzien in alle stations. Deze veiligheidsafbakening van de perronboorden en de signalisatie dienen derwijze geconcipieerd te worden dat ze effectief door blinden als geleiding gebruikt kunnen worden.
- Waar het niet haalbaar is loketten te bemannen, zoekt de NMBS naar synergiën met andere verkoopkanalen, d.w.z. dat ze zelf extra producten verkoopt, dan wel vervoersbewijzen laat verkopen in andere handelszaken.
- Het aantrekken van vergunde diensten van kinderopvang (crèches, buitenschoolse opvang...) in de stations of in de nabijheid ervan.
- In alle informatie (web, station, andere) moet steeds duidelijk aangegeven worden welke PBM’s op eigen kracht tot aan het perron kunnen geraken zonder hulp van derden. In de andere gevallen moet aangegeven worden waar en binnen welke termijn men hulp kan inroepen. Het bestaand aantal stations waar dat kan mits minstens 3 uur op voorhand te verwittigen moet verder uitgebreid worden

Ingezet materieel:

Het ingezette rollend materieel moet aangepast zijn voor de dienst waarvoor het bedoeld is. De S- of L-verbindingen waar er veel dicht bij elkaar gelegen haltes met frequente stops zijn vereisen rollend materieel dat over een zeer goed acceleratievermogen beschikt (~1m/s²), voorzien is van achteruitkijkspiegels.

De NMBS moet zijn materieel aanpassen aan de diversiteit van zijn aanbod. Ze dient bijgevolge in de bestekken voor aankoop van materieel de kenmerken nodig voor het uitvoeren van de specifieke diensten vermelden.

Daarbij beveelt het Comité aan dat rekening gehouden wordt met:

- Alle nieuw materieel moet de reizigers toelaten vlot, zelfstandig en niveauvrij in- en uit te stappen met of zonder bagage, voor PBM inclusief slechtzienden moeten er tevens afdelingen met aangepaste zitjes en sanitair voorzien worden
- Een programma dient opgesteld te worden om na te gaan hoe bestaand materieel kan aangevuld worden met een nieuw of aangepast multifunctioneel rijtuig dat PBM-reizigers toelaat zelfstandig in- en uit te stappen (of te rollen met een rolstoel).
- Een stappenplan tot het vermijden van bevuilen van de treinstellen met graffiti door het afsluiten van stelplaatsen en het beter beveiligen van deze plaatsen. Snel verwijderen van graffiti op treinstellen.

In samenwerking met de reizigersverenigingen en het Comité, beveelt het Comité aan dat er:

- kwaliteitsnormen voor de afdelingen 1e klasse komen.
- kwaliteitsnormen voor IC-materieel. Het inzetten van materieel voor L- of S-bediening op IC-treinen moet vermeden worden.
- kwaliteitsnormen voor alle nieuw materieel per treincategorie (PBM, airco, stopcontact, Wifi, tafeltje, beenruimte, stiltecoupé, fietsvervoer, sanitair, enz.).

4.3.6. Aansluitingen en intermodaliteit

In het kader van het toekomstige knooppuntensysteem beveelt het Comité aan dat er werk gemaakt wordt van:

- Een afstemming van dienstregelingen tussen NMBS en de andere ov-bedrijven met ruim voorafgaand overleg.
- Een afstemming en voorafgaand overleg over brugdagen en vakantieperiodes tussen NMBS- en de andere ov-bedrijven met garantie op aansluitingen.
- Uitrusting van alle stations en haltes met overdekte fietsenstallingen. Deze in de grote stations moeten beveiligd zijn (toegangskaart of beveiliging door fietspunt).
- Uitbreiden van het aantal voor de PBM integraal toegankelijke halten en stations. In overleg met de andere vervoersmaatschappijen, de gewesten, de gebruikers en met name de vertegenwoordigers van personen met beperkte mobiliteit wordt een prioriteitenlijst voor investeringen in toegankelijke stations en stopplaatsen

opgesteld, met voorrang voor de knooppunten. De uitvoering van dit programma wordt jaarlijks geëvalueerd en geactualiseerd.
- Verbeterde dienstverlening in de hoofdstations (bijv. openingsuren van de loketten, toegankelijkheid en bijstand PBM, …).
- In de stations van de grotere centra en in de knooppunten moeten in of vlakbij het station fietspunten voorzien worden met een bijkomende dienstverlening naar de fietser zoals reparaties, instaan voor de netheid van de fietsenstallingen, verwijderen van fietswrakken.
- Het ter beschikking stellen van deelfietsen, met abonnementformules voor deze diensten, geïntegreerd in de Mobib-kaart.
- Het aanstellen van een fietsmanager in de schoot van de NMBS.

De grote stations moeten uitgebouwd worden tot multimodale toegankelijke knooppunten met prioritair aandacht voor vóór- en natransport van reizigers via de lokale lijnen, tram of bus, de fiets en te voet. Het parkeeraanbod voor voertuigen moet redelijkerwijs beperkt worden in de stations waar de multimodale toegankelijkheid reeds goed is ontwikkeld (efficiënte trein-trein- en trein-bus-aansluitingen). Die stations moeten dan wel over kiss & ride zones nabij de toegangen beschikken. De andere stations moeten over voldoende parkeerplaatsen beschikken om reizigers aan te trekken die anders de auto zouden nemen voor de totaliteit van hun traject.

Het Comité beveelt de NMBS aan om bij de opstellen van het vervoersplan 2017 en de daaropvolgende vervoersplannen:
- De principes vast te leggen en te communiceren betreffende de overstaptijden in de stations met vermelding van de wachttijden in geval van vertraging van treinen, in het bijzonder voor die verbindingen die slechts één keer per uur (of minder) bediend worden en voor de laatste treinen van de dag.
- De personen met beperkte mobiliteit inclusief de slechtzienden, in het bijzonder zij die assistentie nodig hebben bij het overstappen op een andere trein, bijstaan bij de planning van hun reis wanneer deze aansluitingen bevat.
- Gebruik maken van moderne, toegankelijke technologieën om aansluitingen beter te personaliseren.

Bij de (her)aanleg en inrichting van alle stations en hun omgeving geeft de NMBS voorrang aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoergebruikers en zorgt voor korte, conflictvrije en veilige routes.

4.3.7. Tariefbeleid

Het Comité is van mening dat de NMBS als openbare dienstverlener niet vrijelijk mag beslissen welke reisformules en tarieven ze wenst toe te passen. Het Comité is geen voorstander van de koppeling van de stiptheidscijfers met een mogelijke tariefverhoging. Een stijging van de huidige tarieven tot boven de inflatie moet gekoppeld worden aan een gedetailleerd kwaliteitsverbeteringplan in het globale aanbod.

Wijzigingen aan de reisformules moeten altijd voorafgaandelijk voor advies aan het Comité voorgelegd worden. Op een dergelijk advies moet binnen de 30 dagen een gemotiveerd antwoord komen met toelichting waarom bepaalde aanbevelingen al of niet werden toegepast.

De minimumtermijn voor het bekendmaken van een verhoging van de tarieven aan het publiek is 1 maand. Bij een grondige wijziging van de reisformules en de eraan gekoppelde tarieven is 3 maand vereist.

Het Comité is tevens van mening dat lineaire tariefverhogingen zonder een herziening van de reisformules en de tarievenstructuur en/of verbetering van het aanbod enkel en alleen tot reizigersverlies zal leiden. Het Comité vraagt daarom dat de NMBS in de eerste plaats meer reizigers probeert te werven door aantrekkelijke en beter leesbare reisformules met meer aandacht voor kleinere groepen en de middellange afstand zeker tijdens de weekends en buiten de piekuren.
Het Comité is daarbij een grote voorstander van een integratie van reisformules en tarieven, waarbij eenzelfde vervoerbewijs zowel op trein, tram als bus geldt. Prioriteit gaat hierbij naar de grote agglomeraties vertrekkende van een zonaal systeem met telkens stadszone en voorstadszone.

Derhalve beveelt het Comité aan om:

- Veralgemening van de mobibkaart naar alle tariefformules.
- Het invoeren van attractieve reisformules, eventueel enkel buiten de piekuren, zoals een treindagkaart met optie tram/bus en een voordelig heen-en-terugbiljet op dezelfde dag met terugrit na bv., een 50%-verminderingskaart, minigroepformules en dat bovenop de bestaande kortingen voor grote gezinnen.
- De geldigheid van binnenlandse tarieven tot het eerst knooppunt in het buitenland uit te breiden, eventueel met een kleine toeslag.
- Alle voordelige tariefformules, grensbiljetten inbegrepen, moeten via alle verkoopkanalen aangeboden worden en dit in het hele land.
- Het automatisch aanbieden aan de reiziger van het meest voordelige vervoerbewijs via alle verkoopkanalen.
- Groepen de mogelijkheid te bieden om plaatsen te reserveren en voor hun verbinding de voordeligste tariefformule te kiezen.
- Zeker geen lokettoeslag te heffen voor vervoerbewijzen die enkel aan het loket te koop zijn.
- Het invoeren van getrouwheidsformules mag niet tot gevolg hebben dat potentiële reizigers (voor een deel) van een procedure afhankelijk worden die enkel via een website kan opgestart of afgerond worden. Een dergelijke kaart moet ook zonder meerprijs aan de loketten gekocht kunnen worden.
- Een aangepaste fiets- tariefformule aan te bieden buiten de piekuren.
- Integratie van de diabolotoeslag in de algemene gebruikskosten van de luchthaven Brussel Nationaal, zodat treinreizigers voor hun treinticket geen supplement meer betalen.

Bij de regering wordt aangedrongen om het gebruik van het openbaar vervoer fiscaal te bevoordelen.

4.3.8. Communicatiestrategie

Het Comité is van mening dat een communicatiestrategie over het treinaanbod naar de potentiële reizigers toe verder uitgebouwd moet worden, zeker bij nieuwigheden en verbeteringen van de bediening. Het suggereert tevens dat steden en gemeenten gelegen in de nabijheid van spoorlijnen op hun website melding zouden maken van alle pertinente informatie in verband met het spooraanbod (dichtstbij gelegen station inclusief de aanwezige voorzieningen, de dienstregelingen, de aantrekkelijkste reisformules, aansluitingsmogelijkheden op lokaal openbaar vervoer enz.) met de bedoeling het gebruik van de trein (en het openbaar vervoer in het algemeen) door de inwoners en door de bezoekers aan te moedigen. Dat kan aangevuld worden door een netwerk van Openbaar Vervoers-ambassadeurs in te stellen die nieuwe of potentiële reizigers wegwijs kunnen maken in het aanbod.

4.4. Veiligheid

Het Comité ondersteunt de initiatieven en inspanningen van de NMBS en Infrabel om de veiligheid van het personeel en de reizigers evenals de beveiliging van de spoorweginstallaties en rollend materieel nog te verbeteren. Dit behelst zowel de exploitatieveiligheid als de arbeids- en sociale veiligheid.

Het Comité vraagt echter dat binnen het bereik van de perrons of halteplaatsen ook beveiligde (naar Nederlands voorbeeld) gelijkgrondse oversteken voor fietsers en voetgangers aangelegd worden, zeker op de minder drukke spoorlijnen. Dergelijke bestaande oversteken mogen nooit vervangen worden door een tunnel of brug wanneer die ofwel aanleiding geven tot een substantiële verlenging van de afstand tussen beide perrons of wanneer daardoor de toegankelijkheid van de halte/het station verminderd (uitsluitend trappen bijvoorbeeld).

Tevens moeten ticketautomaten en informatieschermen op alle perrons aanwezig zijn om te vermijden dat reizigers zich op een ander perron bevinden voor de aankoop van hun ticket en daardoor het gevaar lopen niet meer tijdig naar het andere perron terug te kunnen.

Het Comité wenst ook dat de NMBS in nauwe samenwerking met de andere spoorwegoperators en infrastructuurbeheerders werkt aan een uniforme Europese vertrekprocedure voor de reizigerstreinen.

4.5. Stiptheid

De meest stipte spoorwegen tonen ook de beste prestaties op het gebied van exploitatie- en arbeidsveiligheid alsook de beste resultaten in termen van gebruik en commerciële inkomsten.
Een goede stiptheid is ook onontbeerlijk om de aansluitingen te waarborgen, voornamelijk naar bestemmingen waarvan de bedieningsfrequentie één trein per uur of minder is.
De stiptheid hangt af van talrijke factoren. Een vernieuwing binnen de gepaste termijn en een regelmatig onderhoud zowel van de spoorweginfrastructuur als van het rollend materieel zijn de sleutelelementen om te zorgen voor de betrouwbaarheid van de exploitatie en dus een betere stiptheid van de diensten. De stiptheid is eveneens rechtstreeks verbonden aan het vervoersplan en aan de dienstregeling: de beurtregeling van het materieel en van de treinbestuurders en -begeleiders.

Meer bepaald beveelt het Comité aan dat:

- De dienstregeling en bijgevolg de beurtregelingen moeten zodanig worden opgesteld dat zij zorgen voor een optimaal hergebruik (niet te lang, niet te kort) op het einde van de rit en een nieuw vertrek op het voorziene uur in 98 tot 99% van de gevallen. De hergebruiktijden kunnen variëren van de ene verbinding tot de andere, afhankelijk van het materieeltype en het aantal rijtuigen per trein, van de lengte van de trajecten en van de risico's op vertragingen tijdens de rit.
- De NMBS en Infrabel moeten als doelstelling hebben om in 2017 een stiptheidsgraad (zonder neutralisatie!) van minstens 92,5% te bereiken. Deze werd door de NMBS in 2002-2004 bereikt en verschillende Europese spoorwegnetten, zelfs druk gebruikte, registreren momenteel stiptheidsgraden van 94 tot 95%.
- Er moet meer duidelijkheid in de communicatie van de informatie betreffende de stiptheid, om beter te worden geïnformeerd over de stiptheid van de treinen per station, per verbinding en per lijn, en om de gegevensbanken (trein per trein en dag per dag, voor de overeen te komen periodes) te kunnen raadplegen.
- Naast de bestaande stiptheidscijfers moeten er ook stiptheidcijfers voor de grote stations gepubliceerd worden.
- Voor de verbindingen en de lijnen waarop de stiptheid herhaaldelijk de minst goede is, moeten de reeds genomen en voorziene maatregelen gemeld worden, in het bijzonder in het kader van de toepassing van de opeenvolgende vervoersplannen.
- De NMBS en Infrabel moeten nog meer de nadruk leggen op preventief onderhoud maar ook het curatief verder verbeteren en optimaliseren door een gedegen onderhoud van het materieel het risico op uitval wegens defecten verminderen, ook in de vakantieperiodes.
- Infrabel moet een hoge beschikbaarheid van de infrastructuur nastreven zodat uitval wegens infrastructuurproblemen verminderd of vermeden wordt.
- Behalve een hogere stiptheid dienen de NMBS en Infrabel te streven naar een minimalisering van het aantal reizigersvertragingsminuten over een volledige rit over verschillende trajecten. Dit is een nodige voorwaarde om tot werkende knooppunten te komen en de intermodaliteit maximaal te promoten.
- Het inzetten van vaste treinstammen en het halteren van deze stammen op steeds dezelfde plaats in een station kan tevens bijdragen tot een grotere stiptheid.

4.6. Bedrijfsefficiëntie

4.6.1. Incidentenbeheer en hulpmaatregelen

In het kader van de uitvoering van het vervoersplan worden de NMBS en Infrabel geconfronteerd met diverse incidenten van verscheidene omvang afhankelijk van het uur en de plaats waar ze zich voordoen: trein in nood, bovenleidingbreuk, persoonsongeval, ... Om de gevolgen van belangrijke incidenten te beperken, beveelt het Comité aan dat het "Railway Operations Center" beschikt over procedures en hulpmaatregelen toepassen zoals:

- Uitvoering van een HPS-plan (HulpPlan – Plan de Secours) in geval van uitzonderlijke weersomstandigheden, beperkingen van het elektriciteitsverbruik, ...
- Vervangtrein in geval van grote vertraging of afschaffing van een veel gebruikte trein (door de CFF regelmatig gebruikte maatregel).

- Bepaling van de voorrangstreinen en gebruik van alternatieve reiswegen in geval van onderbreking van het verkeer, capaciteitsbeperking (enkelspoordienst bijvoorbeeld).
- Mobilisatie van depannagemiddelen voor treinen in nood.
- Afschaffing van het laatste gedeelte van een rit in geval van grote vertraging om de stiptheid van het volgende traject te herstellen.
- Aansluitingen verzekeren in geval van grote vertragingen, voornamelijk voor de laatste treinen van de dag en voor de bestemmingen die slechts een keer per uur (of minder) worden bediend.
- Vervoer van de reizigers in geval van afschaffing van de laatste regelmatige trein(en) van de dag.
- Vervoer van de reizigers met bestemming Brussels Airport en overleg met de luchthavenautoriteiten in geval van grote vertragingen of van een onverwachte onderbreking van het spoorwegverkeer.

De NMBS neemt de voor het beheer van de incidenten ingezette procedures en de voorziene hulpmaatregelen op in de vervoersplannen, deze maken immers volledig deel uit van de uitvoering van het vervoersplan.

4.6.2. ***Continuïteit van de dienst***

Aangezien de NMBS en INFRABEL belangrijke taken van openbare dienst uitvoeren hebben beide de plicht om samen met de personeelsorganisaties een optimaal sociaal klimaat te bevorderen teneinde de continuïteit van de dienst te verzekeren. In geval van conflict beveelt het Comité aan dat beide maatschappijen:

- Instaan voor correcte informatie over het treinverkeer in het geval van een (gedeeltelijke) werkonderbreking met infostands in de grote knooppunten.
- Het treinverkeer onmiddellijk hervatten van zodra de werkonderbreking afgelopen.
- De getroffen reizigers compenseren door de automatische verlenging van lopende abonnementen per dag met geplande stakingsacties evenals per dag met niet-geplande stakingsacties die invloed (vertraging, afschaffing, omleiding, lagere capaciteit) hebben op meer dan 3% van het totaalaantal voorziene treinen.
- Het bestaande protocol in verband met wilde stakingen toepassen.

NMBS en Infrabel moeten snel bijkomend personeel aanwerven wanneer dit door de vraag noodzakelijk is.
NMBS en INFRABEL dienen tevens een reservepool te hebben om bij plotse uitval van een personeelslid snel in vervanging te kunnen voorzien.

4.6.3. ***Piloot Projecten***

Het uitvoeren van bestaande vervoersplannen belet niet dat de NMBS en Infrabel de maatschappelijke en technische evolutie niet meer moeten volgen. De NMBS wordt daarom aangemoedigd om na overleg met de bevoegde instanties en het betrekken van andere vervoersbedrijven, het personeel, de reizigersverenigingen en het Comité pilootprojecten uit te voeren om mogelijke toekomstige concepten te testen. Daarbij moeten tevens de baten en de kosten voorafgaandelijk geëvalueerd worden.
Het Comité stelt volgende proefprojecten voor:

- Vanuit de grootstedelijke gebieden en Brussels Airport wordt op alle hoofdassen nog een vertrek na 24u aangeboden. Dit project betreft een proef met nachtlijnen tussen de vijf grote agglomeraties.
- Proefprojecten voor een multimodale uitbating met aangepast materieel (onder meer Light Rail) en/of eenmansbediening in samenwerking met de regionale vervoersbedrijven met het oog op een mogelijke kostenvermindering bij een optimaal niveau van dienstverlening.
- Proefprojecten met gelijkgrondse beschermde voetgangers- en fietsoversteken in kleinere stations, naar Nederlands voorbeeld om zo de toegankelijkheid te verbeteren. Infrabel verleent hieraan zijn volle steun.
- Proefproject met betere aanduiding van de treinlengte, stopzone, positie van 1ste klasse en multifunctioneel rijtuig, gereserveerde plaatsen en van de bezetting.
  Een proefproject voor de uitrol van wifi op de treinen.

4.7. Tevredenheid van de reizigers

4.7.1. Klantvriendelijke reisvoorwaarden:

Het Comité stelt volgende aanbevelingen voor:

- Schrappen van het verbod op reisonderbreking, op het combineren van afzonderlijke vervoerbewijzen. Toelaten een eindje terug te keren om een vroegere of snellere verbinding te bekomen.
- Duidelijke regels in geval van problemen met verkoopkanalen (defecte automaat, onverwacht gesloten loket, internetpanne, enz.) opstellen en ruim bekendmaken.
- Eenvormige regels voor de geldigheidsduur van vervoerbewijzen en van de terugname van niet gebruikte vervoerbewijzen invoeren.
- Behoud van de huidige compensatieregelingen met eenvoudiger aanvraagprocedure binnen het jaar.
- Onderscheid invoeren tussen de toeslag bij fraude, dan wel bij vergetelheid of onopzettelijke vergissing voor de gekende klanten zoals de abonnementhouders. Abonnementshouders zouden zoals vroeger de kans moeten krijgen het abonnement binnen een bepaalde termijn voor te leggen zonder toeslag te betalen voor zover het niet meer dan 2 maal gebeurt.
- Invoeren van een thuiskomstgarantie bij onvoorziene problemen met de treindienst, waardoor reizigers in elk geval op hun eindbestemming raken, conform de EU-richtlijn 1371/2007. (Minimaal een gratis telefoonnummer naar een helpdesk voor de betrokken reizigers)

4.7.2. Informatie aan de reizigers

Het Comité is van mening dat volgende informatie ter beschikking gesteld moet worden van de reizigers:

- Geïntegreerde informatie over het openbaar vervoer, in de eerste plaats over de S-Netten en het voorstadsverkeer.
- Systematische informatie in de trein over aansluitende treinen in een volgend knooppunt en tot snelle informatie in treinen, halten en stations over alternatieven bij een verstoorde treindienst, conform de EU-richtlijn ter zake.

- Aanbieden van visuele en auditieve informatie in alle treinen, halten en stations over de eindbestemming, de bediende tussenstops, de volgende halte en eventuele incidenten.
- Informeren over capaciteitsproblemen (verkorte samenstelling).
- Publicatie van een definitieve nieuwe dienstregeling minstens drie maanden voor de ingangsdatum en jaarlijkse uitgifte van een papieren spoorboekje voor het hele net. De ontwerp-dienstregeling wordt 9 maanden voor invoering op de website bekend gemaakt voor consultatie.
- Integratie van de werfinfo in de reisplanner en inclusief het alternatieve aanbod.
- Verplichte vermelding van de voor PBM gegarandeerde toegankelijke treinen en stations via alle infokanalen.
- Volledige informatie over de bestaande compensatieregelingen

Bij incidenten:
Het Comité vraagt dat de NMBS, in geval van een incident dat aanleiding geeft tot aanzienlijke verstoringen, de reizigers beter informeert en haar informatie regelmatig bijwerkt:

- Exacte lokalisatie, vermoedelijke duur en aard van het incident, betrokken treinen en geschatte vertragingen.
- In verband met de treindiensten genomen maatregelen: enkelspoordienst, vervangtreinen, omgeleide of (gedeeltelijk) afgeschafte treinen, ingezette autobussen (van station X naar station Y), ...
- Aan de klanten voorgestelde alternatieven: gebruik van andere treindiensten, ...
- Einde van het incident en resterende verstoringen.

4.7.3. Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers: Rol en financiering

2.7.3.1 Financiering

Het Comité werkt voornamelijk op vrijwillige en belangeloze basis. Bij de herstructurering van de NMBS-groep werd het Comité onder het bestuur gebracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer terwijl het voordien afhing van de NMBS-Holding. Deze wijziging ging gepaard met een budgetoverdracht van 35000€ van de exploitatietoelage ten voordele van de FOD. Dit bedrag wordt geacht de werkingskosten van het Comité te dekken, inclusief de personeelskosten (secretariaat, vertaling van de documenten, ...). Dit budget is onmiskenbaar ontoereikend. Om zijn wettelijke opdracht te kunnen vervullen en een echte partner te zijn van de spoorwegmobiliteit vraagt het Comité dat er in het raam van de nieuwe beheerscontracten een toelage zou worden toegekend aan de FOD Mobiliteit en Vervoer opdat het Comité kan beschikken over een Attaché “voltijds equivalent” en over een budget waarmee het de kosten van zijn logistiek (vertaling, ...) op zich kan nemen.

2.7.3.2 Relaties met de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder

Het Comité pleit ervoor dat de Beheerscontracten, op het niveau van de relaties tussen de NMBS en Infrabel enerzijds en het Comité anderzijds, een overgang bepalen van een logica van gewone raadpleging naar een logica van echt overleg. De logicaverandering zou een meerwaarde hebben zowel voor de betrokken ondernemingen als voor de reizigers.

2.7.3.3 Evaluatie van het Beheerscontract

Het Comité stelt voor dat de Beheerscontracten permanent worden geëvalueerd en dat het Comité in dat kader gedurende de referentieperiode wordt geraadpleegd.

2.7.3.4 Meerjareninvesteringsplannen

Voor wat betreft de Meerjareninvesteringsplannen, vraagt het Comité om vóór de beëindiging ervan te worden geraadpleegd. Zo ook keurt het Comité de oprichting door de overheid van een "Cel Investeringen" goed maar het stelt voor om in precies vast te stellen modaliteiten betrokken te worden bij de werkzaamheden van deze Cel.

2.7.3.5 Rollend materieel

Het Comité vraagt dat in het beheerscontract van de NMBS wordt bepaald dat de NMBS-overleg pleegt met het Comité op het moment van de opmaak van het lastenboek voor de aankoop van geheel nieuw rollend materieel. Bovendien vraagt het Comité dat het, voorafgaand aan elke grote renovatie van bestaand materieel, vóór elke beslissing wordt geraadpleegd en dat er vooraf een kosten-batenanalyse van de renovatie van het oude materieel ten opzichte van de aankoop van nieuw materieel wordt opgemaakt.

4.7.4. Overleg met de andere raden en gebruikersverenigingen

Het Comité beveelt aan:

- Regelmatig overleg met de representatieve organisaties meer in het bijzonder met Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap over de kwaliteit van de dienstverlening voor personen met beperkte mobiliteit.
- Open toegang tot alle gegevens betreffende reizigerscijfers, stiptheid, geplande investeringen, veiligheid, enz. Enkel strikt commerciële gegevens kunnen afgeschermd blijven. Daartoe dienen de nodige gegevens ter beschikking gesteld te worden (zie bijlage 4.1).
- Het instellen van een communicatiekanaal (e-mail of telefoon) specifiek voor de reizigersverenigingen, zodat vragen en problemen van leden van die verenigingen snel geregeld kunnen worden.

4.7.5. *Conflictbemiddeling*

De rol van de ombudsdienst moet versterkt en gerespecteerd worden.

4.8. Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Ook de NMBS en Infrabel moeten op een maatschappelijk verantwoorde wijze ondernemen (MVO), gericht op de prestaties (efficiënt gebruik van mensen en middelen), met respect voor de sociale kant (mensen) en binnen de ecologische randvoorwaarden (milieu). De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) heeft aanbevelingen voor maatschappelijk verantwoord ondernemen opgesteld. Deze richtlijnen maken duidelijk wat overheden van het gedrag van bedrijven verwachten.

Meer specifiek moet gekeken worden naar:

- Het gebruik van groene energie.
- Het energieverbruik van het rijdend materieel en de recuperatie van remenergie.
- De geluidsnormen voor het rijdend materieel.
- Een ecologische wijze van besturen van het rijdende materieel met een aangepaste opleiding van het betrokken personeel.
- De toegankelijkheid voor de PBM

5. Indicatoren en termijnen

Het Comité wenst dat het volgende beheerscontract en de erin opgenomen doelstellingen kunnen worden geëvalueerd op basis van nauwkeurige indicatoren, en op sleutelmomenten. De onderstaande tabel bevat enkele doelstellingen en indicatoren die in de loop van een beheerscontract moeten worden gevolgd. Het door het studiebureau Mc Kinsey uitgevoerde werk zal waarschijnlijk onze voorstellen kunnen aanvullen en verfijnen.
Het Comité wenst minstens dat een algemene (maar nauwkeurige en becijferde) tussentijdse evaluatie van het beheerscontract wordt uitgevoerd. Wij vragen dat deze tussentijdse balans aan het Comité wordt voorgelegd.

Synthesetabel van de doelstellingen en indicatoren voor de follow-up van de beheerscontracten

Thema	**Subthema**	**Doel**	**Voortgangsindicator**	**Termijn**
Transversaal	Treingebruik	Het aantal reizigers in 2020 ten opzichte van 2014 met 20% doen toenemen.	Aantal reizigers in 2020.	2020
	Visie	Een langetermijnvisie (2030-2040) van het aanbod gebaseerd op de territoriale kernen en op het exploitatieconcept van de klokvaste verbindingen verwezenlijken en publiceren (overstapknooppunten)	Cartografie van het aanbod (knooppuntenstation, verbindingen en frequenties) tegen 2030-2040	2020
Capaciteit	Rollend materieel	De beschikbaarheid van het rollend materieel met 2% per jaar gedurende de termijn van het contract verbeteren.	Beschikbaarheid van het rollend materieel (jaargemiddelde)	Jaarlijks
	Infrastructuur	Het aantal secties waarop een tijdelijke beperking van de referentiesnelheid geldt, verminderen	Aantal en lengte van de trajecten waarop een tijdelijke beperking van de snelheid van toepassing is met onderscheid qua aanleiding tussen geplande werken van lange duur, al of niet geplande werken van korte duur en andere oorzaken (slechte toestand kunstwerken, rails, …) met vermelding van de duur van de beperking en de	2020

			impact op de rijtijden.	
		Het gebruik van de infrastructuur verhogen	Gebruiksgraad van het net	2020
Aanbod	Amplitude en frequentie	Een minimum basisaanbod toepassen: 1. Daadwerkelijk aanbod van minstens 18 H/T per dag voor alle verbindingen op het net; 2. Ruimere amplitude (aankomst vóór 6u en vertrek na 22u) voor de provinciehoofdplaatsen (+ Brussel, Charleroi en Kortrijk); 3. Versterkte frequentie (2 à 4 treinen/uur) tijdens de spitsuren op werkdagen	Vervoersplan: 1. Aangeboden frequentie op elk van de verbindingen op het net; 2. Amplitude van de diensten voor de provinciehoofdplaatsen (+ Brussel, Charleroi en Kortrijk); 3. Aangeboden frequentie tijdens de spitsuren op werkdagen op elk van de verbindingen	Vervoersplan 2017 en volgende vervoersplan
	S-dienst:	Het S-aanbod rond Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi (minimumbediening van 2 treinen/uur) invoeren	Vervoersplan: Frequentie van de verbindingen (L of S) die Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi bedienen	Vervoersplan 2017 en volgende vervoersplan
	Commerciële snelheid	De commerciële snelheid van de verbindingen verbeteren om een minimumsnelheid van 90km/u voor de IC-verbindingen en 80km/u voor de IR-verbindingen te bereiken.	Vervoersplan: Commerciële snelheid van de IC- en de IR-verbindingen	Vervoersplan 2017 en volgende vervoersplan
	Onthaal reizigers in de stations	De stations en onbemande stopplaatsen met statuut categoriseren en voor elk statuut een minimale onthaalstandaard bepalen	MIP en aanhangsels: lijst van alle stations en onbemande stopplaatsen met statuut en investeringsnoden	Volgende MIP
		Een meerjarenplan voor heraanleg van de perrons opstellen om de vastgelegde norm van 76cm (bepaling van de prioriteiten) in acht te nemen	MIP en aanhangsels: lijst van alles stations en onbemande stopplaatsen met huidige perronhoogte en geplande datum om de norm na te leven	Volgende MIP

		De beschikbaarheid nagaan van de ticketautomaten.	Gemiddelde dagelijkse beschikbaarheid	Jaarlijks
	Rollend materieel	Rollend materieel dat is aangepast aan het diensttype (bv. hoge versnellingsgraad voor de S- en L-diensten, tractievermogen voor de IR- en IC-diensten) verwerven en inwijden	Vervoersplan (toewijzing van het rollend materieel), MIP en aanhangsels+ bestekken voor het rollend materieel	Vervoersplan 2017, volgende MIP, volgende bestelling van rollend materieel
		Kwaliteitsnormen voor het aan te schaffen nieuwe materieel bepalen (comfortnormen voor de IC-diensten, voor 1e klasse, geluidsnormen, energetische efficiëntie, enz.)	Bestek voor het rollend materieel	Vervoersplan 2017, volgende MIP, volgende bestelling van rollend materieel
		De uitrol van Wifi in de treinen opvolgen	Percentage van de met wifi uitgeruste treinen	Jaarlijks
	Aansluitingen en intermodaliteit	De toegankelijkheid (PBM en intermodaliteit) van de stations en onbemande stopplaatsen verbeteren	Aantal stations die voor PBM op onafhankelijke wijze toegankelijk zijn	2020
		Alle stations en onbemande stopplaatsen uitrusten met een overdekte fietsenstalling; en in de belangrijkste steden en de knooppunten fietspunten met dienstverlening oprichten	Aantal overdekte fietsplaatsen per station of onbemande stopplaats, aantal in bedrijf gestelde fietspunten	2020
	Tarieven	Het principe van tariefgemeenschap met de invoering van de S-diensten	Tariefovereenkomst tussen NMBS en De Lijn/TEC	2020
Stiptheid	Stiptheid	In 2017 een stiptheidsgraad (met neutralisatie) van 92,5% bereiken	Stiptheidsgraad (met neutralisatie)	2017
Doeltreffendheid	Proefprojecten	Een proefproject opstarten (nachttrein, lichte exploitatie, ...)	Concrete uitvoering en evaluatie van het project	2022

6. Bijlagen

6.1. *Gevraagde statistieken*

De uitwerking en de follow-up van de openbare dienst voor reizigers moet zich kunnen baseren op een veelzijdige en permanente databank.
De chronologische referenties zijn gebaseerd op de sleuteldata van de reorganisaties van het aanbod (1984;1994;1998;2004;2014).
De nomenclatuur moet bevatten:

- **STATIONS**
    - De hiërarchie van de stations per uitrustingsprofiel met het aantal perrons, de aangeboden diensten, ...
    - Het bezoek van de stations en stopplaatsen - door de week en in de weekends (september - juni) en tijdens de vakanties (juli/augustus) met het onderscheid gelegenheids-/geabonneerde reizigers
- **TARIEVEN**
    - Het verbruik aan vervoerbewijzen;
        - Types abonnementen, inclusief grensoverschrijdende;
        - Categorieën van verminderingen en kosteloosheid.
- **TREINEN**
    - De verschillende treinsamenstellingen en het aantal zitplaatsen, PBM, staanplaatsen en fietsen.
    - De bezettingsgraad van de treinen per verbindingen en aanbodkwalificatie (IC, ...T.) met de nauwkeurigheid van de samenstellingen die in gebruik zijn.
    - de stiptheid van de treinen per station, per verbinding en per lijn, via raadpleegbare gegevensbanken (trein per trein en dag per dag, voor de overeen te komen periodes).

6.2. *Uittreksels uit het regeerakkoord*

- Het regeerakkoord stelt (punt 10.1.1. Duurzaam) “Het verzekeren van een duurzame mobiliteit vormt een grote uitdaging en is belangrijk voor onze economie, het milieu en de luchtkwaliteit. Co-modaliteit is voor de regering het uitgangspunt. Daarbij wordt ingezet op een ketenmobiliteit en worden de verschillende verplaatsingsvormen op elkaar afgestemd. “
- Over het beheerscontract (punt 10.2.2 Spoorweg – Exploitatie): “De regering wil in de eerste plaats d.m.v. de te vernieuwen beheerscontracten, die een duurtijd van zes jaar zullen krijgen, het kader scheppen om het aanbod, de dienstverlening en de kwaliteit van de prestaties van de NMBS en Infrabel te verbeteren teneinde aan de verwachtingen van de treinreizigers en de bedrijven, hun klanten, te beantwoorden. Dit zal ook bijzondere aandacht inhouden voor de noden van bepaalde leeftijdsgroepen en minder mobiele mensen zowel in de stations als op de

treinstellen. De afdwingbare realisatie van de beheerscontracten zal versterkt worden door een degelijke opvolging via duidelijke en een beperkt aantal, maar cruciale KPI's vast te leggen."

- (10.2.3 Geïntegreerd openbaar vervoersaanbod) "De NMBS en Infrabel zullen meewerken aan en zich inschrijven in een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod. Daarbij zal uitgegaan worden van een "knooppuntensysteem", de noodzakelijke samenwerking tussen alle publieke vervoersbedrijven om een "ketenmobiliteit" te implementeren en het binnen het CMM opgestarte globale mobiliteitsdebat en de in dat kader gevraagde mobiliteitsstudies. Het geïntegreerd openbaar vervoeraanbod zal rekening houden met de specifieke noden van dunbevolkte gebieden. De inspanningen voor het bereiken van een geïntegreerd vervoerbewijs worden voortgezet. Daartoe zal de regering overleg organiseren, op politiek niveau met de Gewesten en op technisch - commercieel niveau tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen, en het overleg en de structuren op de diverse niveaus verankeren in een nieuw samenwerkingsakkoord.

De fiets zal afdoende aandacht krijgen in het multimodaal vervoer. Trein en fiets moeten meer samen kunnen gaan."

- De regering ontwikkelt tevens (punt 10.2.1.) een langetermijnvisie op de budgettaire ontwikkeling bij de NMBS en bij Infrabel die de normale duur van beheerscontracten, waar een strategie voor de afbouw van de schuld zal in opgenomen worden, overstijgt. Daarvoor onderhandelt ze met de NMBS en Infrabel samen met de nieuwe beheerscontracten een "Meerjareninvesteringsplan" (MIP).

Advies 16/03
Heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst

Het huidige niveau van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst vormt een financiële handicap voor de NMBS en is een belangrijke rem op de uitbouw van zijn aanbod. Daarom wenst het Comité een advies te geven over dit onderwerp.

1. Wettelijk kader

1.1. Richtlijn 2012/34/EU van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte

De beginselen en procedures die van toepassing zijn op de bepaling en de inning van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur staan vermeld in richtlijn 2012/34/EU: artikelen 12, 31, 32 en 33.

De voornoemde artikelen stipuleren onder meer:

- Artikel 12, §3: "*De heffing … neemt met name de beginselen van billijkheid, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid, in het bijzonder tussen de gemiddelde prijs van de dienst aan de passagier en de hoogte van de heffing, in acht. Het totaal van de ingevolge dit lid opgelegde heffingen mag de economische levensvatbaarheid van de passagiersvervoerdienst per spoor waarvoor zij worden opgelegd, niet in gevaar brengen*".
- Artikel 31, §3: *"… een heffing wordt vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien ('the cost that is directly incurred as a result of operating the train service', in de Engelse tekst). Vóór 16 juni 2015, stelt de Commissie maatregelen vast ter bepaling van de modaliteiten voor het berekenen van de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst"*.
- Artikel 32, §1: *"Om de volledige dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, kan een lidstaat, zo de markt dit aankan, extra heffingen ('mark-ups', in de Engelse tekst) toepassen op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie van spoorwegmarktsegmenten wordt gewaarborgd. De door de infrastructuurbeheerders vastgestelde lijst van marktsegmenten bevat ten minste de drie volgende segmenten: goederenvervoersdiensten, passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract en overige passagiersvervoersdiensten"*.

Deze richtlijn werd omgezet in Belgisch recht door de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex. De heffingen ("retributies" in de wettekst) voor het gebruik van de infrastructuur worden besproken in hoofdstuk 5, artikelen 46 tot 60/1 van deze wet.

1.2. Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien

Artikel 3, §1 van deze verordening van de Europese Commissie (met datum 12 juni 2015 en genomen in uitvoering van het artikel 31, §3 van richtlijn 2012/34/EU) bepaalt de directe kosten op netschaal als volgt: *"De directe kosten voor het hele net worden berekend als het verschil tussen enerzijds de kosten voor de verlening van de diensten van het minimumtoegangspakket en voor de toegang tot infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt, en anderzijds de niet in rekening te brengen kosten als bedoeld in artikel 4".*

Het minimumtoegangspakket waarvan sprake is in artikel 3, §1 is vastgelegd in bijlage II van de voornoemde richtlijn 2012/34/EU. Dit omvat: *" de behandeling van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit, het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit, het gebruik van de spoorweginfrastructuur en in voorkomend geval het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie, het treinbeheer (seinen, regeling, …) en alle andere informatie die nodig is om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is tot stand te brengen of te exploiteren".*

De lijst met de niet in rekening te brengen kosten staat in artikel 4 van de uitvoeringsverordening en omvat onder meer:

- *"de vaste kosten voor een bepaald baanvak die de infrastructuurbeheerder ook dient te dragen wanneer er geen treinbewegingen zijn;*
- *de overheadkosten voor het hele net;*
- *de financieringskosten;*
- *de kosten van informatie, niet langs het spoor gelegen communicatieapparatuur of telecommunicatie-uitrusting;*
- *de kosten van immateriële activa;*
- *…"*

Artikel 5 bepaalt namelijk:

- *"De infrastructuurbeheerder berekent de gemiddelde directe eenheidskosten voor het hele net door de directe kosten voor het hele net te delen door het geraamde of werkelijk gerealiseerde totale aantal voertuigkilometers, treinkilometers of brutotonkilometers." (§1).*
- *"De lidstaten kunnen de infrastructuurbeheerder toestaan de gemiddelde directe eenheidskosten te differentiëren op basis van de door één of meer van de volgende parameters aan de infrastructuur veroorzaakte slijtage: treinlengte en/of aantal voertuigen waaruit een trein bestaat, treinmassa, treinsnelheid, aslast en/of aantal assen, …" (§2)*

Artikel 9 eist dat *"De infrastructuurbeheerder legt uiterlijk op 3 juli 2017 zijn methode voor de berekening van de directe kosten en in voorkomend geval een ingroeiplan voor aan de toezichthoudende instantie".*

Ter informatie, de overwegingen van de uitvoeringsverordening bepalen onder meer dat:

- *"De infrastructuurbeheerder kan besluiten de directe kosten die uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien te berekenen op basis van de geraamde marginale kosten"*.
- In internationale studies uitgevoerd in samenwerking met infrastructuurbeheerders: *"…bedroegen de directe kosten per treinkilometer meestal minder dan 2 EUR (prijspeil en wisselkoers van 2005) per trein-km van een trein van 1.000 ton"*.

De Europese Commissie beoogt dus om de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur op te stellen op basis van de gemiddelde directe eenheidskosten of van de marginale kosten berekend voor het hele net (en niet voor de onderscheiden delen van dit net). In deze kosten zijn de vaste kosten, die in het spoorwegsysteem relatief aanzienlijk zijn, niet vervat.

2. Heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur die momenteel ten laste van de NMBS is

2.1. Bedragen ten laste van de NMBS in 2014

Voor het jaar 2014 bedroeg de heffing voor het gebruik van de infrastructuur die de NMBS voor zijn reizigerstreinen aan Infrabel verschuldigd was € 637,2 miljoen, waarvan € 588,6 miljoen voor het binnenlands treinverkeer en € 48,6 miljoen voor de internationale treinen (bron: NMBS). Dit bedrag vertegenwoordigt 94,1% van de heffingen die Infrabel heeft geïnd voor de totaliteit van het verkeer op zijn net (reizigers en goederen), ofwel € 677,0 miljoen (bron: jaarverslag Infrabel).

Voor het daadwerkelijke aantal treinkilometers van het binnenlandse reizigersvervoer in het jaar 2014 (78,14 miljoen trein-km), inde Infrabel een gemiddelde heffing voor het gebruik van de infrastructuur van € 7,53/trein-km. Voor de overige treinen bedroegen de door Infrabel geïnde heffingen gemiddeld € 9,8/trein-km voor de internationale reizigerstreinen (Thalys, Eurostar, ICE,…) en € 2,6/trein-km voor de goederentreinen (bron: Infrabel: document I-TMS.4 van 29.01.2016 en het jaarverslag 2014).

2.2. Internationale vergelijkingen

De heffingen voor het gebruik van de infrastructuur per trein-km variëren sterk van land tot land, zowel voor de reizigerstreinen als voor de goederentreinen. Voor de reizigerstreinen liggen deze heffingen in België duidelijk hoger dan die welke in de buurlanden, Frankrijk uitgezonderd, worden vastgesteld.
Zo bedroegen de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur die ProRail (Nederland) voor het jaar 2014 inde, gemiddeld € 1,74/trein-km voor reizigerstreinen (€ 253 miljoen voor 145 miljoen trein-km, NS en andere operatoren; bron: jaarverslag), dit komt neer op ongeveer 4,3 keer minder dan de heffingen die Infrabel inde voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst van de NMBS.
Een onderzoek van de aandelen met betrekking tot de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur en de staatsdotatie die op de resultatenrekening staan, toont een aanzienlijk verschil tussen Infrabel en ProRail. In 2014 waren de cijfers de onderstaande (voor het totale aantal trein-km reizigers + goederen; bron: jaarverslagen):

- Heffingen: Infrabel 74% (€ 677,0 miljoen voor 96,34 miljoen daadwerkelijke trein-km);
  ProRail 25% (€ 262 miljoen voor 156 miljoen trein-km);

- Staatsdotatie: Infrabel 26% (€ 237,7 miljoen);
  ProRail 75% (€ 790 miljoen).

In de huidige omstandigheden wordt het grootste deel van de exploitatiedotatie van de Staat voor de financiering van de opdrachten van openbare dienst overgemaakt aan de NMBS en niet aan Infrabel: voor 2014, en op een totaal van € 1.358,5 miljoen, heeft de NMBS 82,5% van dit bedrag ontvangen en Infrabel 17,5%. De situatie hier is het omgekeerd van die welke in nagenoeg alle buurlanden wordt vastgesteld.

3. Analyse

3.1. Overeenstemming met richtlijn 2012/34/EU

Het bedrag van de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur dat de NMBS momenteel voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst verschuldigd is, voldoet niet aan de onderstaande beginselen die in de richtlijn zijn vastgelegd:

- Artikel 12, §3 bepaalt dat de heffing het beginsel van de evenredigheid moet naleven, meer bepaald tussen de gemiddelde prijs van de dienstverlening aan de reiziger en het niveau van de heffing. Echter in 2014 bedroeg het zakencijfer (staatsdotatie niet inbegrepen) van het binnenlandse reizigersvervoer € 678 miljoen en de heffingen voor de treinen van de binnenlandse dienst bedroegen € 588,6 miljoen. Deze maken dus 86,8% van het zakencijfer uit. Ter vergelijking, voor de internationale reizigerstreinen heeft de NMBS in 2014 heffingen betaald voor een bedrag van € 48,6 miljoen; dit is goed voor 18,8% van zijn internationale zakencijfer; NMBS-Logistics betaalde heffingen voor een bedrag van € 27,3 miljoen wat neerkomt op 8,5% van zijn zakencijfer voor het vervoer per trein (bron: jaarverslagen).

- Artikel 12, §3 bepaalt ook dat de totaliteit van de geïnde heffingen de economische levensvatbaarheid van het reizigersvervoer per spoor waarop deze worden geheven, niet in het gedrang mag brengen. Artikel 32, §1 staat de inning van extra heffingen (mark-ups) op de rechtstreeks toerekenbare kosten toe, met dien verstande echter dat een optimale concurrentiepositie van spoorwegmarktsegmenten gewaarborgd blijft. Al is dit waarschijnlijk het geval voor de internationale reizigerstreinen, toch is het zeker niet zo voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst.

In zijn document “Heffing voor het gebruik van de spoorinfrastructuur” (I-TMS.4, 29.01.2016), lijkt Infrabel echter geen significante wijziging van de huidige situatie te overwegen. In het raam van de toepassing van richtlijn 2012/34/EU en van het uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 zal Infrabel naar verwachting een heffing voorstellen die gelijk is aan de rechtstreekse kosten + de extra heffingen (mark-ups), om zo te komen tot het momenteel geïnde globale niveau. In voornoemd document bepaalt Infrabel dat de nieuwe berekeningsformule voor de heffing in december 2018 van kracht wordt.

3.2. Impact van het Europees rekeningenstelsel (ESR 2010)

Een substantiële vermindering van de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur ten laste van de NMBS voor haar reizigerstreinen van de binnenlandse dienst betekent ook een overdracht naar Infrabel van een deel van de exploitatiedotatie die de Staat momenteel aan de NMBS toekent.
Om te vermijden dat de schuld van Infrabel geconsolideerd wordt met die van de Staat (en haar eventueel tekort met dat van de Staat), moet Infrabel als een "marktproducent" in de zin van ESR 2010 worden beschouwd, dit wil zeggen dat *"ze over een ononderbroken periode van meerdere jaren ten minste 50% van haar kosten door verkopen moet dekken"* (einde van §3.19 van ESR 2010).
§ 3.33 a) van ESR 2010 definieert de verkopen als volgt: *"Verkopen betekent de verkopen met uitzondering van de productgebonden belastingen, maar inclusief alle betalingen van de overheid of van instellingen van de Unie, die deze toekennen aan alle producenten die dezelfde activiteit uitoefenen. Alle betalingen die verband houden met het volume of de waarde van de output, zijn dus inbegrepen, terwijl betalingen ter dekking van een algemeen tekort of om schulden te betalen buiten beschouwing blijven."*.
Om te vermijden dat de vermindering van de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur en de toename van de exploitatiedotatie van de Staat aan Infrabel leiden tot de consolidatie van de schuld van Infrabel met die van de Staat (en haar eventueel tekort met dat van de Staat) is het noodzakelijk dat ten minste een deel van deze dotatie wordt gekoppeld aan een volume of aan een waarde, bijvoorbeeld aan het aantal daadwerkelijke trein-km op het net. De heffingen vermeerderd met het variabele deel van de staatsdotatie moeten dus ten minste 50% van Infrabels kosten voor het beheer en het onderhoud van de infrastructuur dekken en dit op ononderbroken wijze gedurende meerdere jaren.

3.3. Besluit

Het huidige niveau van de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst vormt een financiële handicap voor de NMBS en is een belangrijke rem op de uitbouw van zijn aanbod. Het is ook één van de redenen waarom de gebruiksgraad van de spoorweginfrastructuur in België (gevoelig) lager ligt dan dat van andere landen, en in het bijzonder Nederland.
Een aanzienlijke vermindering van de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur ten laste van de NMBS voor haar reizigerstreinen van de binnenlandse dienst (opdracht van openbare dienst) is dus noodzakelijk en gerechtvaardigd in het licht van richtlijn 2012/34/EU. De vermindering is ook noodzakelijk opdat de NMBS in het raam van haar vervoersplan 2017 en de latere aanpassingen ervan, haar aanbod zou kunnen verruimen tegen aanvaardbare kosten, en dit zonder dat dit leidt tot een structurele onderfinanciering van de infrastructuurbeheerder.
Opdat de vermindering van de heffingen financieel aanvaardbaar zou zijn, zowel voor de NMBS als voor Infrabel, pleit het Comité ervoor:

- om het bedrag van de heffingen voor de treinen van de binnenlandse dienst (met inbegrip van de grensoverschrijdende treinen over korte afstanden, zoals de verbinding Arlon-Luxemburg of Essen-Roosendaal) op een niveau vast te leggen dat niet hoger ligt dan de kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn in de zin van de uitvoeringsverordening (EU) 2015/909;

- om een deel van de exploitatiedotaties van de Staat voor opdrachten van openbare dienst, die momenteel aan de NMBS worden gestort, naar Infrabel over te

schrijven. Tegen de voorwaarden van 2014, en in de veronderstelling van een gemiddelde heffing van € 1,75/trein-km, zou een overdracht van ongeveer € 450 miljoen een neutrale impact hebben op het totale zakencijfer van Infrabel, ceteris paribus. In dit geval zouden de aandelen met betrekking tot de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur en de dotatie van de Staat in de rekeningen van Infrabel overeenkomen met die welke bij ProRail worden vastgesteld.

Er moeten ook andere aspecten worden onderzocht zoals een eventuele meer doorgedreven differentiatie van het marktsegment (IC-, IR-, L-, S-, P-treinen en andere), een modulering van de gemiddelde rechtstreekse eenheidskosten naargelang van bepaalde parameters (de lengte en de massa van de trein, zijn snelheid, ...). In ieder geval moet de toekomstige formule voor de berekening van de heffingen eenvoudiger zijn dan die van vandaag.
Om de consolidatie van de schuld van Infrabel met die van de Staat (en van haar eventueel tekort met dat van de Staat) te voorkomen, moet een deel van de staatsdotatie aan de infrastructuurbeheerder gekoppeld worden aan een volume, zoals het daadwerkelijke aantal trein-km op het net. De "variabilisering" van een deel van deze dotatie is ook een incentive voor Infrabel om de gebruiksgraad van de spoorweginfrastructuur op te trekken.

4. Aanbeveling

Het Comité beveelt aan dat de heffing voor het gebruik van de infrastructuur die de NMBS verschuldigd is voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst niet meer bedraagt dan de kost die er rechtstreeks aan toe te schrijven is in de zin van richtlijn 2012/34/EU en van de uitvoeringsverordening (EU) 2015/909, en dat ter compensatie een deel van de exploitatiedotatie van de Staat die momenteel aan de NMBS wordt gestort, wordt overgemaakt aan Infrabel om zo een adequate financiering van de infrastructuur te garanderen. Om te vermijden dat de schuld van Infrabel geconsolideerd wordt met die van de Staat (en haar eventueel tekort met dat van de Staat), beveelt het Comité ook aan dat de exploitatiedotatie die de Staat aan Infrabel stort, een variabel gedeelte bevat naargelang van het aantal op het net afgelegde trein-km.
Hiertoe is de steun van de federale regering noodzakelijk, aangezien artikel 46 van de wet van 30 augustus houdende de Spoorcodex bepaalt: *"De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad,…, de wijze van berekening en de betalingswijzen van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Hij kan eveneens, …, de specifieke heffingsvoorschriften bepalen."*.
In afwachting van de invoering en toepassing van de nieuwe berekening van de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur uitgevoerd conform richtlijn 2012/34/EU en uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 binnen de momenteel voorziene termijnen, vraagt het Comité dat in overleg met Infrabel, de NMBS zijn aanbod reizigerstreinen voor binnenlandse dienst mag verruimen (vooral in het kader van de bediening van het knooppunt Brussel-Schumann in 2016 en van haar vervoersplan 2017), zonder dat er een merkbare verhoging komt van het totaalbedrag van de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur.

Met dit advies wil het Raadgevend Comité van de Treinreizigers de NMBS, Infrabel en de minister van Mobiliteit informeren over zijn prioriteiten en voorstellen voor de uitwerking van de volgende meerjareninvesteringsplannen.

Dit advies slaat op de investeringen die het binnenlands reizigersvervoer betreffen. Dit document heeft geen betrekking op de investeringen die uitsluitend bestemd zijn voor het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer.

Dit advies omvat de algemene aanbevelingen op het vlak van spoorweginvesteringen en concrete aanbevelingen voor de uitwerking van het MIP 2016-2020. Het Comité is van plan dit advies te vervolledigen met twee initiatiefadviezen die er nog aankomen: één heeft betrekking op de inrichtingen ter verbetering van de toegankelijkheid voor PBM en de intermodaliteit; in het andere initiatiefadvies worden de verwachtingen op het vlak van de visie voor de spoorwegmobiliteit (exploitatieschema op lange termijn, gebaseerd op een veralgemening van de aansluitingsknooppunten) uiteengezet, die één van de grondslagen van de latere meerjareninvesteringsplannen zullen vormen.

Dit advies heeft een drieledige structuur: 1) opmaak, follow-up en beoordeling van de meerjareninvesteringsplannen; 2) doelstellingen en beginselen van de meerjareninvesteringsplannen; 3) Belangrijkste posten. Voor elk van de aangesneden posten, worden één of meer doelstellingen, een beknopte stand van zaken, en de algemene en specifieke aanbevelingen voor het MIP 2016-2020, alsook de verwachte effecten beschreven.

1. Opmaak, follow-up en beoordeling van de meerjareninvesteringsplannen

1.1. Wettelijke grondslag

De wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (geconsolideerde versie, bijgewerkt op 21-04-2016) bepaalt dat de NMBS en Infrabel een meerjareninvesteringsplan moeten opmaken die één van de elementen vormt van hun ondernemingsplan:

- Het meerjareninvesteringsplan van de NMBS bevat de planning over meerdere jaren van de investeringen betreffende het rollend spoorwegmaterieel, de stations, de onbewaakte stopplaatsen en hun aanhorigheden, alsook betreffende de activiteiten inzake veiligheid en bewaking. Het is afgestemd op het plan van Infrabel, in de mate dat de planning van de werken aan de stations, de onbewaakte stopplaatsen en hun aanhorigheden een impact heeft op het meerjareninvesteringsplan van Infrabel (artikel 162decies).
- Het meerjareninvesteringsplan van Infrabel bevat de planning over meerdere jaren van de investeringen in de spoorweginfrastructuur. Het is afgestemd op het plan van de NMBS in de mate dat de planning van de werken met betrekking tot het ontwerp, de bouw en de vernieuwing van de spoorweginfrastructuur een impact heeft op het gedeelte van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS met betrekking tot het ontwerp, de bouw en de vernieuwing van de spoorwegstations, de onbewaakte stopplaatsen en hun aanhorigheden. Voor de goedkeuring van zijn meerjareninvesteringsplan, bezorgt Infrabel het ontwerp aan de

spoorwegondernemingen die gebruik maken van de infrastructuur van het Belgische spoorwegnet. Deze kunnen hun opmerkingen aan Infrabel mededelen binnen een termijn van 45 dagen (artikel 200).

Bovendien stipuleert de wet dat de NMBS en Infrabel een vervoersovereenkomst moeten sluiten die onder meer de coördinatie van de uitvoering van hun investeringen regelt (artikelen 163quater en 199quater).

De wet bepaalt niet de periode over welke de meerjareninvesteringsplannen moeten lopen en voorziet niet meer in de uitwerking van een geconsolideerd meerjarenplan. De door de nieuwe meerjareninvesteringsplannen gedekte periode zal worden afgestemd op die van de beheerscontracten (2016-2020). Niettemin acht het Comité het nuttig om in het verlengde van deze periode een beknopte voorafspiegeling te maken van de volgende meerjareninvesteringsplannen voor de jaren 2021-2030.

1.2. Beleids- en Begrotingscontext

1.2.1. Algemene beleidsnota - mobiliteit

In zijn "Beleidsverklaring" van 31 mei 2016 benadrukt de minister van Mobiliteit, François Bellot, meer bepaald:

- Het belang om een duurzame mobiliteit te waarborgen en de uitstoot van broeikasgassen, zoals de klimaatconferentie (COP 21) onlangs nog in herinnering bracht, gevoelig te verminderen.
- De noodzaak om een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod uit te bouwen waarin de spoorweg de ruggengraat vormt, en dat de modal shift naar collectieve vervoersmiddelen stimuleert. Dit aanbod moet gestoeld zijn op een knooppuntensysteem van aansluitingen, alsook op de noodzakelijke samenwerking van alle openbare vervoersondernemingen en van de mobiliteitsactoren, en dit zowel op federaal als gewestelijk niveau.

De minister vraagt de NMBS en Infrabel om een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen en hun samenwerking te vergroten met het oog op een betere doeltreffendheid van het spoorwegsysteem. Elke, zowel door Infrabel als door de NMBS genomen beslissing en actie, onder meer op investeringsvlak, moet streven naar een toename van de kwaliteit van de dienstverlening aan de klant. Naast de veiligheid is ook de verbetering van de stiptheid één van de grote verwachtingen van de klanten, omdat deze het vertrouwen in de spoorwegdienst versterkt. De minister is van oordeel dat de spoorwegen onder bepaalde voorwaarden ook relevant en noodzakelijk zijn in de landelijke gebieden (geschikte frequenties en exploitatiemodus, ...) zoals het Zwitserse voorbeeld aantoont.

De minister wil zijn mobiliteitsbeleid rond vier pijlers opbouwen: 1) meer reizigers aantrekken, 2) de capaciteit van de treinen optrekken, 3) het gebruik van het bestaande net optimaliseren, 4) de capaciteit van het net vergroten.

1.2.2. Begrotingskader

In het document "Strategische visie voor het spoor in België" van 10 juli 2015, vermeldde de toenmalige minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant, het totaalbedrag van de jaarlijkse staatstoelagen van 2015 tot 2019 (in waardevaste € van 2015), zonder verdeling tussen de NMBS en Infrabel en tussen "exploitatie" en "investeringen". Ten opzichte van de begintoelagen vermeld in het begrotingsdocument van de FOD Mobiliteit en Vervoer van 23.04.2014 (of een totaalbedrag van 17.023,4 miljoen € 2015 gedurende 2015-2019), werden de in overweging genomen toelagen sterk verminderd. Over de volledige periode 2015-2019, lopen deze op tot 13.956,5 miljoen € 2015, wat een totale vermindering van 18% betekent.

De bijlage bij het Koninklijk Besluit van 19 februari 2016 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en de NMBS gelden, vermeldt echter het bedrag van de in 2015 (aangepaste begroting) en in 2016 (voorlopige begroting) aan de NMBS enerzijds aan Infrabel anderzijds toegekende toelagen met een onderscheid tussen de posten "exploitatie", "bijzondere opdrachten" en "investeringen".

Het Comité vraagt de regering dat ze snel in overleg met de NMBS en Infrabel de jaarlijkse bedragen van de toelagen "exploitatie", "bijzondere opdrachten" [1] en "investeringen" bepaalt, die elk van de ondernemingen tot in 2020 geniet. In dit verband moeten ze kunnen beschikken over "exploitatie" toelagen die hen in staat stellen om, rekening houdend met de te behalen productiviteitswinsten, een EBITDA cash vrij te maken die voldoende is om een sneeuwbaleffect van hun schuldenlast te vermijden.

1.2.3. Actualisering van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025

Het voorstel van geconsolideerd investeringsplan 2013-2025 (versie V2.0.2) dat op 30 november 2012 door de NMBS-Holding aan de minister van Overheidsbedrijven is doorgestuurd, voorziet over deze 13 jaar fysieke investeringen voor een totaalbedrag van 25.987 miljoen waardevaste € van het jaar 2012, ofwel een gemiddelde van 1.999 miljoen €/jaar.
In dit voorstel bedraagt de door de FOD Mobiliteit en Vervoer toegekende basistoelage voor "investeringen en daarmee gelijk te stellen financieringen" (met inbegrip van de voor het ETCS-fonds voorbehouden bedragen, voor de afwerking van het GEN-project en voor de terugbetaling van de leningen die voor de prefinancierings-SPV (Special Vehicle Purpose) zijn aangegaan), 24.639 miljoen € 2012, ofwel een gemiddelde van 1.895 miljoen €/jaar.
Binnen het huidige begrotingskader (zie punt 1.2.2. hierboven), zullen de jaarlijkse staatstoelagen die de NMBS en Infrabel in de loop van de komende jaren zullen genieten, gevoelig lager zijn dat die welke in het meerjarenplan 2013-2025 zijn voorzien. Bijgevolg begrijpt het Comité dat de twee maatschappijen keuzes zullen moeten maken: de perimeter en/of de omvang van bepaalde projecten verkleinen (in het bijzonder voor de stations), de uitvoering van nog niet opgestarte projecten of nog niet toegewezen aanbestedingen, na analyse geval per geval, uit te stellen of op te geven, enz.
Bij het maken van deze keuzes, **vraagt het Comité om voorrang te geven aan de investeringen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid, het behoud van de capaciteit en de doeltreffendheid van het spoorwegsysteem alsook de verbetering van de stiptheid van de treinen.** Het Comité is ook van oordeel dat een verlenging van de

[1] In de bijlage bij het Koninklijk Besluit van 19 februari 2016 betreffen bijzondere opdrachten, vooral de PPS Diabolo, de PPS Liefkenshoek (Infrabel), en onder meer de financiering van rollend materieel Desiro en GEN (NMBS).

uitvoeringsduur van bepaalde projecten (om het jaarbedrag van de kosten hiervoor te drukken) vaak een slechte oplossing is, zeker wanneer de werkzaamheden een rechtstreekse impact hebben op de treindienst (verlenging van de reistijd, verslechtering van de stiptheid, ...). Op een lijn of een sectie van een gegeven lijn, vraagt het Comité dat een aangevatte werf wordt afgewerkt en binnen een zo kort mogelijke termijn zijn nut kan bewijzen en dit alvorens de volgende werf wordt opgestart, zodat de ongemakken voor de klanten (ongemakken die men al meerdere jaren op de as Brussel-Luxemburg kan vaststellen: verlenging van de reistijd, ondermaatse stiptheid vooral veroorzaakt door meervoudige werven en door diensten op enkel spoor van lange duur, ...) beperkt blijven. Een versnelde voortgang van de werven hangt enerzijds af van de planning en van de budgettaire middelen, en anderzijds van de organisatie van het beheer van de werven.
Het Comité betreurt de bijzonder korte looptijd van het volgende plan (2016-2020 in de plaats van 2016-2025/2030). Dit verhindert namelijk dat er rekening wordt gehouden met de vaak lange verwezenlijkingsduur van de spoorweginvesteringen.

1.3. Methodologie

Ook al voorziet de wet niet meer in de uitwerking van een geconsolideerd meerjareninvesteringsplan (zie punt 1.1. hierboven), toch dringt het Comité aan op de noodzaak voor de NMBS en Infrabel om hun visie op korte, middellange en lange termijn te harmoniseren op het vlak van het gebruik van de capaciteit van de lijnen, alsook voor wat betreft het belang om de technisch-financiële planningen van de projecten waarbij ze betrokken zijn, gemeenschappelijk op te maken, te volgen en bij te werken. Bij de beslissing van de te voorziene werkzaamheden en in de uitvoeringsplanning ervan, moet Infrabel rekening houden met de operationele en commerciële desiderata van de NMBS en regelmatig met laatstgenoemde te overleggen.
Dit overleg betreft vooral de grote infrastructuurwerven waarvan de uitvoering een aanzienlijke impact heeft op de treindienst.

1.4. Overleg en transparantie

Het Comité vraagt dat de ontwerpen van de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en van Infrabel, alsook de gehanteerde beslissingscriteria, hem tijdig worden meegedeeld en dat deze het voorwerp uitmaken van een informatiesessie, zodat het een omstandig verslag kan uitbrengen alvorens deze MIP worden goedgekeurd. Bovendien wil het Comité de interne en externe verslagen en audits van de NMBS en van Infrabel raadplegen waarop deze ondernemingen zich baseren om hun investeringsnoden te beoordelen.

Onlangs werden er beleids- en technische investeringscellen opgericht. Het Comité verwelkomt de oprichting van investeringscellen die bedoeld zijn als overlegplatformen die de verantwoordelijken van de openbare vervoermaatschappijen en van de verschillende betrokken ministeriële kabinetten bijeenbrengen (federaal en gewestelijk). Het Comité wil duidelijkheid krijgen over de rol en de besluitvormingscriteria die deze nieuwe structuren hanteren in het raam van de uitwerking van de volgende MIP. Het Comité vraagt ook om door de investeringscellen te worden gehoord.

1.5. Toezicht en beoordeling

Het Comité wil ook dat de belangrijkste projecten het voorwerp uitmaken van beschrijvende fiches waarop de geboekte vooruitgang ter zake is vermeld, dat het deze fiches kan raadplegen op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer en dat op een

jaarlijkse vergadering (in het bijzijn van andere stakeholders) de NMBS en Infrabel een overzicht geven van de vooruitgang van hun respectieve meerjarenplannen.

Het Comité herinnert aan de noodzaak om de FOD Mobiliteit en Vervoer de nodige middelen te geven om een regelmatig en doeltreffend toezicht uit te oefenen op de uitvoering van de MIP.

Doelstellingen en beginselen van de meerjareninvesterings-plannen

1.6. Algemene doelstellingen

Met de meerjareninvesteringsplannen (MIP) van de NMBS en Infrabel wil men de investeringen bepalen, alsook de nodige financieringsbronnen voor de verwezenlijking van een exploitatieschema en van een vervoersaanbod per spoor. In dit verband moeten de MIP de verwezenlijking van de mobiliteitsdoelstellingen vermeld in de (toekomstige) beheerscontracten mogelijk maken, en ze moeten deel uitmaken van een langetermijnvisie (horizon 2030-2040) voor de ontwikkeling van het spoorvervoer gebaseerd op een exploitatieschema dat stoelt op een model van intermodale aansluitingsknooppunten.

In zijn advies 2016/02 bepleit het Comité een toename van het reizigersaantal met 20% tussen 2014 en 2020. Om deze doelstelling te halen, beveelt het Comité aan om vanaf het Vervoersplan 2017 een basisaanbod van 18 H/T per dag, zaterdag en zondag inbegrepen, en per richting voor elke verbinding (bediening om het uur) aan te bieden. Dit aanbod zal tijdens de piekuren worden versterkt (bediening om het half uur) zoals ook in de S-diensten rond de agglomeraties.

Het Comité beveelt daarom aan dat het vervoersaanbod per spoor op korte termijn (Vervoersplan 2017 met een basisaanbod van 18 H/T) en het exploitatieschema op lange termijn gebaseerd op de aansluitingsknooppunten (visie 2030-2040)[2] de prioritaire investeringen van de volgende MIP van de NMBS en van Infrabel en de daaropvolgende MIP bepalen. Het vraagt dat de verbetering van de stiptheid de rode draad van de tijdens de periode 2016-2020 te voorziene investeringen vormt.

1.7. Beginselen

Het Comité is van oordeel dat de onderstaande beginselen op transversale wijze de leidraad moeten vormen bij de keuzes die op het vlak van spoorweginvesteringen worden gemaakt:

- **VISIE**: De investeringen prioriteren en plannen op grond van de opeenvolgende overwogen vervoersplannen en van de visie op lange termijn 2030-2040;
- **SAMENHANG**: Toezien op de samenhang van de investeringen door het vastleggen van een structurerend en geschakeld netwerk tussen het spoorwegnet en de netten van het gewestelijk vervoer; rekening houden met de onderlinge afhankelijkheid van de elementen van het spoorwegsysteem (infrastructuur, stations, rollend materieel, stroomvoorziening, enz.);
- **FUNCTIONALITEIT**: Voorrang geven aan investeringen die de effectiviteit, de betrouwbaarheid en de kwaliteit van de spoordiensten verbeteren;

[2] Het Comité zal in de komende maanden een initiatiefadvies bezorgen over deze langetermijnvisie (2030-2040) op mobiliteit.

- **ANTICIPATIE**: Tijdig anticiperen op onontbeerlijke investeringen: rekening houden met de levensduurpiramide van de infrastructuurelementen, van het rollend materieel, van de aftakeling van de stations en onbewaakte stopplaatsen om tijdig de investeringen te plannen en hogere kosten door het uitstellen van de investering te vermijden.
- **DISCIPLINE**: De lopende werven afwerken alvorens andere grote werken op te starten en de uitvoering van de projecten zo plannen dat de impact ervan op het treinverkeer zoveel mogelijk wordt beperkt.
- **OVERLEG:** Aan de vertegenwoordigers van de reizigers de voornaamste pijlers van investeringen voorleggen om hen de mogelijkheid te bieden om hun advies te verlenen voorafgaande aan de beslissing opdat er zo goed mogelijk aan hun voornaamste behoeften kan worden beantwoord.

Het Comité is zich bewust van de noodzaak om, in het licht van de vermindering van de staatstoelagen, keuzes te maken op investeringsvlak. Het gaat erom voorrang te geven aan investeringen die het spoorwegsysteem in staat stellen om te functioneren en zijn doeltreffendheid te verbeteren: door voorrang te geven aan de doelstellingen op het vlak van stiptheid en betrouwbaarheid en door de progressieve implementatie van een exploitatieschema dat de aansluitingsknooppunten veralgemeent.

2. Belangrijkste posten

2.1. Capaciteitsbehoud

Doelstelling: De betrouwbaarheid en de stiptheid garanderen (doelstelling: 92,5% in 2017 zonder neutralisatie) van de treindiensten, door een adequate aanpassing en vernieuwing te gepasten tijde van de vaste installaties (bovenleidingen, seinhuizen, sporen, wissels, enz.) en dit op alle bestaande lijnen.
Het capaciteitsbehoud ook wel "vernieuwing van de infrastructuur" genoemd heeft tot doel de infrastructuurelementen die aan het einde van hun economische levenscyclus zijn gekomen, te vervangen. Het is dus essentieel om rekening te houden met de levensduur van de infrastructuur onderdelen. Het echt onderhoud wordt geboekt bij de exploitatiebudgetten (niet bij het MIP) en heeft tot doel om de onderdelen, die niet einde levensduur zijn, te onderhouden en zo hun optimale functionaliteit te behouden[3].

De capaciteit van het net in stand houden, is waarborgen dat de technische infrastructuren (spoortoestellen, kunstwerken, bovenleidingen en onderstations, voedingsapparatuur voor de seininrichting en eigenlijke seininrichting) voldoende investeringen genieten, om een kwalitatieve dienstverlening te blijven waarborgen zowel op het vlak van de stiptheid als op veiligheidsvlak.

Stand van zaken

[3] Deze elementen worden uitvoerig uiteengezet in de audit die op vraag van Infrabel door de EPFL-LITEP-groep van de Ecole polytechnique fédérale de Lausanne werd uitgevoerd "over de financiële noden voor het capaciteitsbehoud van het Belgische spoorwegnet tijdens de periode 2013-2025" (juli 2011).

Infrabel heeft in 2011 een onderzoek besteld bij een expertengroep van EPFL-LITEP, dat idealiter tegen het volgende MIP zou moeten zijn geactualiseerd. Volgens dit onderzoek hebben de voor het capaciteitsbehoud toegewezen middelen op middellange en lange termijn een rechtstreekse invloed op de stiptheid op het net, doordat ze inwerken op:

- de betrouwbaarheid van de infrastructuurcomponenten;
- de instandhouding van het systeem, zowel op technisch als financieel vlak (verband tussen de onderhoudsuitgaven en uitgaven voor vernieuwing).
- de duurzaamheid van het patrimonium. "[4]

Deze audit die in 2011 werd opgesteld, komt tot de vaststelling dat er een recurrente onderinvestering was voor de voorgaande jaren op het vlak van het capaciteitsbehoud van het Belgische spoorwegnet.

De mogelijke risico's omvatten:

- een toename van de BTS (Berichten van tijdelijke snelheidsbeperking), die resulteren in een afname van de referentiesnelheid op bepaalde lijnen en dus slechtere reistijden, die de facto de aantrekkelijkheid van deze lijnen vermindert.
- een veralgemeende afname van de stiptheid in een grootteorde van 20% binnen 10 jaar. Een derde van de aan Infrabel toegeschreven vertragingen zijn inderdaad het gevolg van de aftakeling van de infrastructuur.

Bijlage 1 bij dit advies zet de elementen uiteen van de diagnose over het capaciteitsbehoud.

<u>Algemene aanbevelingen</u>

Het Comité doet bijgevolg de volgende aanbevelingen:

- de infrastructuur aanpassen aan de exploitatienoden voor het aanbod op korte termijn en aan de voorvoelde noden voor de progressieve implementatie van een exploitatieschema gebaseerd op een veralgemening van de aansluitingsknoop-punten. Het is dus noodzakelijk om een exploitatievisie op lange termijn te ontwikkelen voor het volledige net om de toekomstige noden te identificeren en geen moeilijk omkeerbare keuzes te maken (zie ook de onderstaande aanbeveling);

- voorzichtig zijn op het vlak van de vereenvoudiging van de netinstallaties (uitwijk-sporen, kruisingen, wissels, sectionering van de lijn op het vlak van seininrichting) Enerzijds moet men vermijden de regels voor exploitatiemogelijkheden te verstrengen zonder vooraf een exploitatieschema op lange termijn te hebben uitgewerkt. Anderzijds moet men bij werken (vernieuwing en modernisering van de infrastructuur, ...) en bij incidenten (trein in nood, averij aan de bovenleiding, persoonsongeval, ...) de betrokken baanvakken van de lijn tijdelijk op enkelspoor kunnen exploiteren[5]. Het Comité vraagt Infrabel en de NMBS (en in voorkomend

[4] Advies EPFL-LITEP, *Op. cit*., 2011, p. 5.

[5] Om in deze omstandigheden een aanvaardbaar stiptheidsniveau aan te houden, moeten de lijnsecties die in enkelspoor worden uitgebaat, niet te lang zijn en moeten er bijgevolg op voldoende regelmatige intervallen wissels zijn voor het overgaan op tegenspoor en voor het hernemen van het normaalspoor. Bovendien moeten op regelmatige intervallen

geval ook samen met andere spoorwegondernemingen) om in overleg normen op te stellen die op de verschillende lijnen van het net de optimale intervallen bepalen tussen de wisselstraten voor het overgaan op tegenspoor en voor het terugkeren naar het normaalspoor alsook de optimale afstanden tussen de uitwijk- en wijksporen, naargelang van verschillende parameters zoals de omvang van het verkeer in de loop van drukkere periodes , de treincategorieën die rijden op de lijn (IC-treinen en/of L- of goederentreinen). In dit domein beveelt het Comité aan om zich te baseren op de ervaring (en de normen) van de Zwitserse spoorwegen (CCF) die bekend staan voor hun doeltreffendheid in het beheer van het verkeer en de stiptheid van hun treinen. Deze normen moeten vervolgens worden opgenomen in het beheerscontract tussen de Staat en Infrabel en worden toegepast in de uitvoering van de opeenvolgende meerjareninvesteringsplannen;

- het algemene beleid voor de instandhouding (capaciteitsbehoud + onderhoud en transversale visie voor de verschillende districten) versterken ten voordele van een gezonder financieel beheer voor de infrastructuurbeheerder en een optimalisering van het beleid voor de instandhouding en de vernieuwing[6]; zich richten naar een meer voorspelbaar onderhoud (meer bepaald via de software Smarter-M) om het instant-houdingsbeheer te organiseren op basis van de echte noden die op het net worden vastgesteld;

- periodiek een beoordeling maken van de toestand van het net, die de bijwerking van het register van de activa mogelijk maakt (verschillende karakteristieken van het net, lijn per lijn, met een rangschikking van de toestand van de infrastructuur). Het Comité wil een presentatie krijgen over deze regelmatige beoordeling.

Voor het volgende MIP 2016-2020, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- instaan voor de nodige inhaalbewegingen zoals deze werden geïdentificeerd in het EPFL-LITEP-onderzoek, bij het begin van het MIP, en hier voorrang aan geven;
- Voorzien in een adequaat jaarlijks budget voor de post “behoud van capaciteit” in het PPI van 2016-2020 van Infrabel om de noodzakelijke vernieuwing van het net voor de periode 2016-2020 te verzekeren en om de stiptheidsdoelstellingen te halen.
- in stand houden van de infrastructuurelementen (spoortoestellen, wissels voor de neming van het tegenspoor en herneming van het normaalspoor, wijksporen) die nodig zijn voor een vlotte exploitatie van de huidige en toekomstige treindienst (zie hierboven).

aanwezige uitwijksporen het mogelijk maken om het verkeer vlotter te laten verlopen en te doen toenemen op de lijnen die bereden worden door treincategorieën waarvan de gemiddelde snelheden verschillen (lokale en intercitytreinen, goederentreinen).

[6] In dit verband verwijst de literatuur naar een verhouding tussen de uitgaven voor het behoud van de capaciteit (MIP) en die welke verband houden met het lopende onderhoud (exploitatietoelage) die idealiter de 1/1-verhouding zou moeten benaderen (zie bijlage over het behoud van de capaciteit).

Beoogde effecten:

- gevoelige verbetering van de stiptheid (behalen en zelfs overtreffen van de doelstellingen bepaald door minister Galant van 90% van de gewogen stiptheid in 2019);
- verhoging van de referentiesnelheid op de lijnen waar dit mogelijk en nuttig is, rekening houdend met de gewenste aansluitingsknooppunten;
- verhoging van de commerciële snelheid van de treinen;
- verbetering van de betrouwbaarheid van de exploitatie en de robuustheid van het spoorwegsysteem;
- verhoging van de beschikbaarheid van de infrastructuur;
- continuïteit van de exploitatie op de lijnen van categorie C gelegen in landelijke gebieden.

2.2. Rollend materieel

Doelstellingen:

- gevoelig verbeteren van de betrouwbaarheid van het rijtuigenpark van het rollend materieel;
- verhogen van de capaciteit van het rollend materieel om zo te anticiperen op de gewenste toename van het aantal reizigers (+20% tussen 2014 en 2020) en de noden inzake vernieuwing van het park, met inachtneming van een optimale toegankelijkheid en een optimaal reiscomfort voor de gebruikers, en meer in het bijzonder de personen met een beperkte mobiliteit.

Stand van zaken

Het huidige park van het rollend materieel van de NMBS alsook het beheer ervan kennen momenteel verschillende beperkingen:

- de verhouding van de zitplaatsen per reiziger-km, ook al verbetert deze al enkele jaren en ligt deze hoger dan in een aantal buurlanden, toch blijft deze ontoereikend om te voldoen aan de huidige bezetting op bepaalde lijnen tijdens de spitsuren;
- het rollend materieel is onvoldoende betrouwbaar en is verantwoordelijk voor ongeveer een derde van de vertragingen en de meerderheid van de afgeschafte treinen;
- het rijtuigenpark veroudert (40% zal de theoretische grensleeftijd in 2025 bereiken);
- de beschikbaarheidsgraad van het rollend materieel is zwak (ongeveer 77%, ofwel 23% van het park zijn iedere dag onbeschikbaar omwille van herstellingen, onderhoud of vernieuwing);
- de technische karakteristieken van het materieel zijn vaak uiteenlopend, weinig gestandaardiseerd, zonder daarom te zijn aangepast aan de verschillende soorten spoorbediening (IC, L, S);
- het rollend materieel is grotendeels ontoegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit, zeker gelet op het feit dat het materieel niet is afgestemd op de huidige perronhoogtes (zie punt 3.3);

- het rollend materieel is weinig aangepast aan een bediening op buitenlandse netten, en dit geldt in het bijzonder in Duitsland (elektrificering) en in Nederland (vrijeruimteprofiel) wat de grensoverschrijdende bediening bemoeilijkt.

Momenteel biedt de NMBS 365.000 zitplaatsen aan. Volgens de ramingen die het onderzoeksbureau TRITEL in 2012 uitvoerde zullen hiervan:[7]

- 62.000 plaatsen binnenkort moeten vernieuwd worden;
- 143.000 plaatsen, ofwel 40% van het huidige rijtuigenpark op progressieve wijze tussen nu en 2025 de leeftijd van 45 jaar bereiken, dit is de gebruikelijke levensduur van het rollend spoorwegmaterieel en deze zullen bijgevolg moeten worden vervangen;

Bovendien zal de beoogde (+20% reizigers tussen 2014 en 2020, ofwel een gemiddelde jaarlijkse aanwas van 3,33%) toename van de bezetting, *in theorie* vereisen dat er tegen 2020[8] ongeveer 78.000 zitplaatsen bijkomen. Het is echter niet zeker noch wenselijk dat deze aanwas van de bezetting gebeurt in de toenamen.
Om te kunnen tegemoetkomen aan de groeiende vraag van de reizigers en problemen met recurrente ondercapaciteit te vermijden zijn er verschillende, eventueel te combineren, maatregelen mogelijk:

- de dagelijkse beschikbaarheid van het rollend materieel verbeteren (de door het Comité voorgestelde doelstelling is een verhoging met 2% per jaar tussen nu en 2020). Volgens de NMBS zou het zonder nieuwe zware investering mogelijk zijn om 25.000 bijkomende plaatsen aan te bieden op voorwaarde dat er een beschikbaarheidspercentage van 86% wordt gehaald;
- voor het materieel dat al ingezet wordt voor korte en middellange afstanden (S en L), interieuraanpassingen overwegen die meer capaciteit genereren, zoals al wordt toegepast op de meeste buitenlandse netten (grote ruimtes vrijgemaakt rond de deuren, klapstoelen, inrichting in de lengterichting, enz.). Dit maakt het mogelijk om de capaciteit van elke trein met 40% te doen toenemen;
- betere spreiding van de reizigers over de spitsuren en buiten de spitsuren;
- het spitsuur lichtjes spreiden om de treinen ietwat te ontlasten en tezelfdertijd een betere dienstverlening aan de gebruikers voor te stellen (verhoogde frequentie);
- het spooraanbod en het aantal verbindingen vergroten (eerder dan te opteren voor een toename van het aantal treinen);
- nieuwe bestellingen van rollend materieel plaatsen.
- beheer van de infrastructuurcapaciteit (met name via de implementering van software zoals RECIFE-MILP, gebruikt in het kader van de Franse projecten).

Er dient te worden opgemerkt dat de NMBS onlangs een raamcontract heeft gesloten met het consortium Bombardier-Alstom voor de mogelijke aankoop van rollend materieel van het type M7 voor 1.362 rijtuigen. De eerste bestelling die de NMBS in december 2015 plaatste, betreft 445 dubbeldekrijtuigen, op te leveren tussen 2019 en 2021, voor een bedrag van 1,3 miljard €.

---

[7] TRITEL, *Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie*, februari 2012, p. 67.
[8] IEW-berekeningen op basis van ramingen van TRITEL, *Op. Cit.*, p. 67.

In zijn advies 2015/001, heeft het Comité gewezen op de beperkte meerwaarde die dit nieuwe materieel bijdraagt, dat vooral vasthoudt aan een netto toename van het aantal zitplaatsen, zonder voldoende rekening te houden met de toegankelijkheid van het rijtuig (aanwezigheid van een dubbele trap, onaangepaste hoogte van de deuren), noch met het comfort van de reizigers (onvoldoende plafondhoogte, de kleine afmetingen van de compartimenten). Het acceleratieniveau van het rollend materieel wordt eveneens als onvoldoende beoordeeld.

Algemene aanbevelingen

Het Comité doet bijgevolg de volgende aanbevelingen:

- de noden op korte, middellange en lange termijn ramen voor wat betreft het aantal zitplaatsen naar gelang van de groeidoelstellingen van het cliënteel en de toekomstige vervoersplannen, teneinde te anticiperen op de risico's van ondercapaciteit; en door bij deze ramingen rekening te houden met de reserve aan rollend materieel die de robuustheid van het systeem kan verhogen (dit reservematerieel kan bestaan uit materieel dat er al een langere levenscyclus heeft opzitten).

- de bestekken voor de bestelling van rollend materieel in de toekomst aanpassen zodat:
    - men voldoet aan de normen op het vlak van toegankelijkheid, comfort, interoperabiliteit (op buitenlandse netten) en uitrusting[9];
    - men beschikt over rollend materieel dat is aangepast voor de beoogde soort bediening (IC, IR, L en S) en dit zowel op het vlak van technische karakteristieken (acceleratieniveau dat hoger is dan 1m/s² voor de bediening van het type S en L) als voor wat betreft de binneninrichting (multifunctionele ruimte voor de bedieningen van het type S en L, meer zitcomfort voor IC-bedieningen), daarbij zoveel mogelijk opterend voor een standaardisering van het materieel binnen elk bedieningstype;

- men vooral gebruik maakt van andere modaliteiten voor de verwerving van materieel dan bestellingen die het ontwerp van specifiek materieel inhouden, zoals de aankoop van materieel "op voorraad" of de huur van materieel;

- men prioritair inzet op het optrekken van de beschikbaarheidsgraad van het rollend materieel met 2% per jaar vanaf 2016, vooral door de polyvalentie van de werkplaatsen voor het lopend onderhoud te verhogen (dit zou het percentage leegrijdende treinen verminderen) en nachtwerk in de werkplaatsen mogelijk maken.

[9] Zoals werd aangegeven in het begin van dit document, zal het Comité binnenkort een advies opstellen over aanpassingen die bevorderlijk zijn voor de intermodaliteit en de toegankelijkheid voor PVM, en dit zowel voor de infrastructuren (stations, halteplaatsen) als voor het rollend materieel.

- De geleidelijke automatisering van het rollend materieel voorbereiden (rijden, informatie voor de reizigers, actueel tijdsbeheer, stop aan het perron, enz.).

Voor het MIP 2016-2020, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- aanpassen van de tweede en derde schijf van de bestelling van het M7-materieel met het oog op een betere toegankelijkheid;
- opstellen van nieuwe bestekken en de volgende bestellingen van (aangepast en gelijkvloers) rollend materieel regelen om te voorzien in een voldoende capaciteit op middellange en lange termijn.

Beoogde effecten:

- verbetering van de stiptheid door de verkorting van de tijd die nodig is voor het opstappen en afstappen van treinen;
- verbetering van de reistijden;
- verbetering van het comfort voor de reizigers;
- ter beschikking stellen van de capaciteiten die het mogelijk maken om een aanzienlijke modal shift naar het spoor te waarborgen;
- afbouw en doeltreffender beheer van het bestaande park van rollend materieel.

2.3. Stations en onbewaakte stopplaatsen

Doelstelling: zorgen voor een kwalitatief onthaal in alle stations en stopplaatsen van het spoorwegnet;

Stand van zaken

De realiteit van de stations en onbewaakte stopplaatsen verschillen sterk op het terrein, voor wat betreft:

- de beschikbaarheid van een stopplaats (sommige gebieden beschikken over onvoldoende stopplaatsen, van andere stopplaatsen wordt weinig gebruik gemaakt);
- de kwaliteit van het beschikbare aanbod;
- het uitrustingsniveau, het niveau van informatie en comfort voor de reizigers, met inbegrip van de staat van de installaties (gebouw, perrons, gangen onder de sporen, omgeving, enz.); en de aanwezigheid van trappen in het station (die bij gebrek aan alternatief, aanleiding geven tot een verminderde toegankelijkheid
- de perronhoogte (28, 55 of 76 cm), die de instapomstandigheden van de reizigers aantast en het voor sommigen (PBM) onmogelijk maakt om zelfstandig aan boord te gaan, leidt ertoe dat de bestekken voor de bestelling van rollend materieel (zie de casus van de M7) behoorlijk complex worden. Voorts heeft dit ook een weerslag op de behaalde reistijden (deze worden berekend op basis van de langste benodigde tijd met het meest ongunstig materieel);
- de complementariteit met de andere vervoersmodi (intermodaliteit) zowel op het vlak van toegang, parkeren als uitrusting.

Tezelfdertijd zijn het ook een beperkt aantal stations, meestal die vlakbij de arbeidskernen, die een geconcentreerde reizigerstoevloed te verwerken krijgen. Dit moet worden bekeken

binnen een meer algemene context van de lage aantrekkingskracht van lokale lijnen (te zwak aanbod, weinig aantrekkelijke dienstregelingen, slechte aansluitingen met de grote stations voor deze verbindingen) vooral dan in landelijke gebieden, maar ook van het autoverkeer dat buiten de stadscentra weinig mobiliteitshinder ondervindt.

Naast deze belangrijke discrepanties, vertoont het merendeel van de stations en stopplaatsen een nog te zwakke stedenbouwkundige en territoriale verankering met een beperkte aandacht voor de omgeving waarin het station zich inpast.

Algemene aanbevelingen:

Het Comité doet bijgevolg de volgende aanbevelingen:

- een categorisering opstellen van de stations en stopplaatsen op basis van demografische criteria (woonkernen, schoolkernen, arbeidskernen en grote algemene voorzieningen), stedenbouwkundige criteria (dichtheid binnen een straal van 800 m tot 1,5 km rond de stopplaats) en naargelang van het functioneel belang van de stopplaats op het net (is het bijvoorbeeld al of niet een aansluitingsknooppunt);

- een minimale uitrustingsgraad, multimodale toegankelijkheidsgraad van de diensten in het station voor elke categorie van stopplaats bepalen, vooral door de REVALOR-normen te actualiseren en het STOP-beginsel (voetganger -fiets - openbaar vervoer - privévervoer) toe te passen om orde te brengen in de toegangsprioriteiten tot het station en de perrons;

- op het vlak van stationsaanleg moet men voortaan de voorkeur geven aan de bouw van hellende vlakken i.p.v. liften zoals dit het geval is in de meeste Zwitserse stations.

- de investeringen die voor de noden van de pendelaars moeten worden gedaan en het functionele karakter van de beoogde renovatie te laten primeren. De verbeteringen die voortvloeien uit specifieke stedenbouwkundige of architecturale verzuchtingen (autoparkings inbegrepen), die het minimale uitrustingsniveau toegekend aan elke categorie van stopplaats te buiten gaan, zullen worden gefinancierd met specifieke budgetten die buiten het MIP vallen. Dit kan dan met cofinanciering of financiering uitsluitend door de lokale en gewestelijke overheden;

- men moet extra aandacht hebben voor terreinen die in de nabijheid van het spoorwegnet zijn gelegen. Het Comité wijst op de gevaren met betrekking tot de afstand van activa in het streven naar schuldaanzuivering. De NMBS-groep is momenteel nog eigenaar van talrijke terreinen in de nabijheid van de stations en onbewaakte stopplaatsen. Deze terreinen zijn mede door hun aantrekkelijke ligging van strategisch belang. Enerzijds kan de inplanting van interessante vastgoed-, commerciële of sociale projecten, het klantenpotentieel van het openbaar vervoer vergroten en zo een financiële meerwaarde voor de NMBS en Infrabel garanderen.

Anderzijds moet de beschikbare ruimte worden bewaard om de uitbouw en verbetering van het openbare vervoersaanbod mogelijk te maken (aanleg van intermodale stations (trein-bus) of uitsluitend aanleg van spoorweginfrastructuren (aanleg van meer of langere perrons bijvoorbeeld). Het is dus onontbeerlijk om de overpeinzingen rond de besteding van deze gronden mee te nemen in de denkpistes rond het langetermijnaanbod.

- met behulp van voorafgaande risicoanalyses beveiligde spoorwegovergangen voor fietsers en voetgangers inrichten die toegankelijk zijn via de perrons en via de onbewaakte stopplaatsen op minder drukke spoorlijnen (naar Nederlands voorbeeld). Ze kunnen een waardevol alternatief zijn voor de bouw van onderdoorgangen of loopbruggen (laten we in het achterhoofd houden dat in de landelijke gebieden 60% van de reizigers zich te voet naar het station verplaatst[10].); voorts kan men de verlenging van bestaande loopbruggen of onderdoorgangen overwegen: dit maakt het mogelijk de stationsbuurten te ontsluiten en zo de toeloop naar het station te vergroten.

- De aanleg en integratie van de stationsbuurt in de omliggende gebieden moet integraal deel uitmaken van de denkoefening rond ieder renovatieproject. De transversaliteit van het station, aan de overkant van de sporen, moet als een prioriteit worden gezien om het staddoorsnijdingseffect te corrigeren.

Voor het MIP 2016-2020, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- een renovatieplanning van de stations en onbewaakte stopplaatsen tussen nu en 2020 opmaken met een gedetailleerde beschrijving van de budgetten die hiervoor nodig zijn en met als prioritiet het investeren in de minder onthaalvriendelijke stopplaatsen daarbij rekening houdend met het aantal betrokken reizigers, volgens een billijkheidsbeginsel (zie bijlage 2);
- bij de uitvoering van de renovatieplanning de systematische verhoging van de perrons naar een standaardhoogte toepassen;
- in overleg met de gemeentebesturen en gewestelijke overheden, maar ook met de verenigingen of belangengroepen van burgers of uit de private sector een omschakelingsbeleid van oude stationsgebouwen opzetten.

Ter herinnering: het Comité zal een specifiek advies met betrekking tot de toegankelijkheids- en intermodaliteitskwesties opstellen.

Beoogde effecten:

- verbetering van de stiptheid door een vermindering van de tijd die nodig is voor het opstappen en afstappen van treinen (verhoging van de perrons);
- verbetering van de reistijden (verhoging van de perrons);
- verbetering van het comfort voor de reizigers en van de levenskwaliteit van de omwonenden;

[10] TRITEL, *Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie*, février 2012, p. 19, gebaseerd op met name de werken in de permanente conferentie voor territoriale ontwikkeling (CPDT)

- betere territoriale en stedenbouwkundige integratie;
- betere territoriale billijkheid

2.4. Veiligheid

Doelstellingen: een maximaal veiligheidsniveau op het net handhaven door een systemische en overkoepelende visie op veiligheid (spoorinfrastructuren, seingeving, ETCS-uitrusting op de lijnen en op het rollend materieel, enz.) en relevante investeringen.

Stand van zaken

Volgens het Masterplan ETCS zal tegen 2023 al het rollend materieel van de NMBS met ETCS zijn uitgerust en voor het volledige net van Infrabel zal dit tegen 2023 het geval zijn. Vanaf 2025 zal materieel dat niet met ETCS is uitgerust, niet meer op het Belgische sporennet mogen rijden.

Het risico dat de huidige situatie inhoudt, is het gevolg van het naast elkaar voorkomen van twee verschillende veiligheidssystemen op het net en een park van rollend materieel dat slechts deels met ETCS is uitgerust. Uiteraard kan de migratie van één naar een ander systeem niet van het ene op het andere moment gebeuren en vereist dit een strikt beheer.

De uitrusting van de treinen met een snelheidscontrolesysteem is slechts één, weliswaar belangrijk, aspect van de complexe problematiek van de spoorwegveiligheid. "*In België getroost men zich grote inspanningen voor de veiligheid van het spoor, maar vanuit een te enge visie waarbij men te veel focust op de technologie en te weinig op veranderingsbeheer, door te hevig te reageren op het ongeval te Buizingen en onvoldoende proactief in te spelen op de ontwikkelingen die zich zowel op internationale als op nationale schaal hebben voorgedaan in het domein van het vervoer per spoor*" Deze verklaring van de experten die gehoord werden door de Commissie Buizingen nodigt uit tot een meer allesomvattende aanpak van de veiligheid.

Algemene aanbevelingen

Het Comité doet bijgevolg de volgende aanbevelingen:

- de vernieuwing van de infrastructuren (sporen, bovenleiding en vooral seingeving) en van het rollend materieel beschouwen als een investering voor de veiligheid;

- de kosten strikt in de hand houden en de versie 2.3.0.d invoeren die momenteel de standaard en interoperabele versie is. Het Comité is ook van oordeel dat, gelet op de kosten die eruit voortvloeien, de migratie naar een versie 3.x.y. niet kan worden overwogen, alvorens deze versie stabiel is en erkend als zijde "standaard" en deze op grote schaal op Europees niveau wordt gebruikt. Het gebruik op Europese schaal is ook onontbeerlijk om garanties te krijgen bij de leveranciers op het vlak van bevoorrading, instandhouding en een redelijk voordelige prijszetting van de gebruikte uitrustingen.

- het ETCS-masterplan up-to-date brengen op basis van deze elementen en op basis van de audit die ter zake door de FOD Mobiliteit en Vervoer werd besteld;

- de plaatsen waar men heeft vastgesteld dat er regelmatig over de sporen wordt gelopen, in kaart brengen en de nodige maatregelen treffen.

Voor het MIP 2016-2020, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- eerst en vooral de spoortoestellen (waaronder de seingeving) en de kunstwerken (bruggen en tunnels) in kritieke staat vernieuwen;
- het ETCS-masterplan (aangepast indien nodig) concretiseren door een planning van de investeringen in ETCS-uitrusting volgens een nauwkeurige planning en cartografie, teneinde de gevaren verbonden aan het naast elkaar bestaan van meerdere automatische treinbeïnvloedingssystemen op eenzelfde netwerk en aan de discrepantie tussen de uitrusting van de infrastructuur en de uitrusting van de treinen die erop rijden, te beperken.

Beoogde effecten:

- verbetering van de veiligheid op het spoorwegnet

2.5. Uitbreiding van de capaciteit

Doelstellingen: de flexibiliteit en de prestaties van het spoorwegnet verbeteren door eerst en vooral de lopende werven (GEN, As 3, Lijn 50A) af te werken en vervolgens voorrang te geven aan quick-win-projecten, zoals die welke het ANGELIC-project betreffen (voorstadsbediening van Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi).

Stand van zaken

Gelet op de korte periode die het volgende MIP (2016-2020) dekt en de te verwachten aanzienlijke terugschroeving van de investeringstoelagen, is het niet echt realistisch te hopen op nieuwe grote capaciteitsuitbreidingsprojecten voor de komende jaren. De prioriteit bestaat er wel degelijk in om vooral de bestaande capaciteit (zie punt 3.1.) in stand te houden om de toekomst veilig te stellen en voor te bereiden.

Diabolo en de tunnel Schuman-Josaphat zijn nu af, maar de afwerking van andere uitbreidingsprojecten, die al jaren terug zijn aangevat, worden steeds maar weer uitgesteld. Dit is meer bepaald het geval voor de GEN-werven op de lijnen 124 en 161 (deadline aanvankelijk gepland voor 2012 volgens het Samenwerkingsakkoord) en de werken op de as Brussel-Luxemburg (deadline aanvankelijk gepland voor 2014) die een negatieve weerslag hebben op de dagelijkse dienstverlening aan de reizigers.

Het Comité begrijpt dat bij omvangrijke werken, Infrabel het verkeer op bepaalde baanvakken tijdelijk kan onderbreken. Maar deze onderbreking moet van korte duur zijn en buiten de piekmomenten (weekend, verlengd weekend, vakantieperiode, voor lokale treinen eventueel tussen 22/23u en 5/6u, …) gebeuren, in zoverre er aanzienlijke tijdwinst kan worden geboekt in de duur van de werken en de ongemakken voor de klanten doorgaans gevoelig minder zijn. In dergelijke situaties is precieze en tijdig meegedeelde informatie primordiaal: over het (lokale) vervangvervoer, over de omleidingen en de afschaffing van treinen.

Ieder capaciteitsuitbreidingsproject moet bij zijn selectiecriteria in ieder geval rekening houden met de kosten/batenverhouding van de beoogde investeringen, de afstemming ervan op de langetermijnvisie (exploitatieschema gestoeld op een veralgemening van de aansluitingsknooppunten) en de afstemming ervan op de doelstellingen inzake de territoriale ontwikkeling van de verschillende gewesten.

Algemene aanbevelingen:

Het comité doet bijgevolg de volgende aanbevelingen:

- voorrang geven aan het behoud van de capaciteit boven elke capaciteitsuitbreiding en de opgestarte werven afwerken alvorens nieuwe uitbreidingsprojecten aan te vatten;

- de infrastructuurnoden (seingeving, inhaalsporen, spoorkruisingen, aanloop naar grote spoorwegstations, lokalisatie van de eindstations, toegang tot de onderhoudszones, stroombevoorrading) die voortvloeien uit het exploitatieschema op lange termijn gestoeld op een veralgemening van de aansluitingsknooppunten (visie 2020-2030 nog in opmaak) en de aanbevelingen van het onderzoek Rail4Brussels voor wat betreft de doortocht door Brussel zorgvuldig onderzoeken;

- de identificatie van de baanvakken waar er op vlak van reistijd winst kan worden geboekt, is noodzakelijk voor de organisatie van doeltreffende aansluitingsknooppunten;

- de verplaatsing en/of heropening van (nieuwe) stopplaatsen overwegen in verband met het exploitatieschema 2030.

Voor het MIP 2016-2020, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- de lopende werven afwerken met het oog op een progressief en snel rendement op het vlak van de voortgang van de werken, daarbij voorrang gevend aan:
  - voor het GEN op lijn 161: het op 4 sporen brengen van de baanvakken Watermael - La Hulpe – Rixensart en Ottignies - vertakking Louvain-la-Neuve waar de grootste werken achter de rug zijn; aanleg en afwerking van de stations en parkings van Ottignies (met inbegrip van de spoorweginstallaties), La Hulpe, Genval, Rixensart, Profondsart en Boitsfort, tegen 2020;
  - voor het GEN op lijn 124: het op 4 sporen brengen van het baanvak Waterloo – Eigenbrakel – Braine l'Alliance waar de grootste werken achter de rug zijn; aanleg en afwerking van de stations en parkings van Eigenbrakel (met inbegrip van de spoorweginstallaties), Waterloo, Braine l'Alliance, tegen 2020;
  - voor de as Brussel-Luxemburg: de uitvoering van alle vernieuwings- en moderniseringswerkzaamheden die voorzien zijn tussen de vertakking Louvain-la-Neuve en de grens met het Groothertogdom Luxemburg tegen 2020

- voor lijn 50A: de afwerking en indienststelling tegen 2020 van de 4 sporen op de baanvakken Gent-Hansbeke en Beernem-Brugge van de lijn 50A Gent-Brugge;

- de aanleg van Engelse vertakkingen, in het bijzonder te Lier (knooppunt van de lijnen 15 en 16) en te Schellebelle (knooppunt van de lijnen 50 en 53);
- Gelet op de vermindering van de staatstoelagen en rekening houdend met de nominale rentevoeten op lange termijn die momenteel zeer laag zijn (de reële interestvoeten zijn zelfs negatief), pleit het Comité voor:
  - de oprichting van twee SPV (Special Purpose Vehicles) voor de financiering van de voornoemde investeringen op de lijnen 124 en 161 waarvan het bedrag de resterende beschikbare middelen van het GEN-fonds overschrijdt. De noodzakelijke leningen zouden worden aangegaan door de NMBS (stations en parkings) en door Infrabel (spoorweginfrastructuur) en ter beschikking worden gesteld van de SPV. Deze SPV zouden dan de werken financieren en het beheer van de werkzaamheden delegeren aan de NMBS en Infrabel. De terugbetaling van de leningen en de betaling van de interesten (over een overeen te komen termijn, van 10 tot 15 jaar bijvoorbeeld) zouden ten laste zijn van de toelage van de FOD Mobiliteit en Vervoer, zoals dit ook het geval is voor de bestaande SPV (SPV As 3 Brussel-Luxemburg, SPV Zeebrugge, ...).
  - aanvullend zou het gebruik van de prefinanciering voor de spoorwegverbinding naar de luchthaven van Gosselies kunnen worden gebruikt voor de uitvoering van de GEN-werken op de lijnen 124, 161;
  - de oprichting van een SPV voor de afwerking van het op 4 sporen brengen in 2020 van de baanvakken Gent-Hansbeke en Beernem-Brugge op de lijn Gent-Brugge en voor de aanleg van Engelse vertakkingen. Indien nodig kunnen de aan de SPV As 3 Brussel-Luxemburg toegekende middelen worden opgetrokken om het totaalbedrag van de moderniserings- en snelheidsverhogende investeringen te dekken.
- De nodige investeringen voor de progressieve indienststelling van de voorstadsbediening van agglomeraties (ANGELIC-project) en een exploitatieschema op lange termijn (2030-2040) onderzoeken en plannen.
- Opstellen van een minderhinderplanning om bij werken de doorstroming op bepaalde tijdstippen te faciliteren.

Het Comité zal voorstellen doen voor capaciteitsuitbreidingsprojecten, gewestelijke projecten inbegrepen, in zijn advies met betrekking tot een langetermijnvisie op mobiliteit (horizon 2030-2040) die een van de grondslagen van latere meerjareninvesteringsplannen zal vormen.

Advies 16/05
Tariefverhogingen op 1 februari 2017

Op 20 september 2016 heeft de NMBS aan een delegatie van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (Comité) de tariefaanpassingen voorzien voor 1 februari 2017 voorgesteld.
Het Comité dankt de NMBS voor deze voorstelling, maar wil meteen verduidelijken dat het niet ging om een raadpleging, maar wel om een informatie verstrekt aan het Comité met betrekking tot de tariefaanpassingen.
Deze aan de delegatie van het Comité voorgestelde tariefaanpassingen waren reeds goedgekeurd door het directiecomité van de NMBS, maar moeten nog worden goedgekeurd door de Raad van Bestuur. De NMBS hield er dus aan het Comité te informeren tussen de goedkeuring van het directiecomité en die van de Raad van Bestuur in.
Naast het feit dat de termijnen waarmee het Comité geconfronteerd wordt, bijzonder kort zijn, kan er bovendien geen rekening worden gehouden met de opmerkingen van het Comité aangezien de beslissingen reeds door het directiecomité zijn goedgekeurd.
Om dit soort situaties te vermijden en een echt overleg te hebben, meent het Comité dat het in de toekomst moet worden geraadpleegd vóór iedere beslissing van het directiecomité, zodat eventuele opmerkingen aan het directiecomité kunnen worden voorgelegd en in de beslissing worden meegenomen.
Inzake de voorgestelde tariefaanpassingen voor 1 februari 2017, doet het comité de onderstaande aanbevelingen:

- Het Comité stelt zich vragen bij de transparantie van de gegevens in verband met de stiptheid, gegevens die conform het huidige beheerscontract bepalen of de NMBS al of niet een prijsverhoging van de treinkaarten die hoger ligt dan de gezondheidsindex mag doorvoeren. Het comité vraagt dus verduidelijking over de berekening van het gehanteerde stiptheidscijfer (88,41 %).

- Het comité neemt er nota van dat voor de treinkaarten “traject” en “school” de verhoging 1% boven die van de gezondheidsindex ligt. Het Comité vraagt echter dat deze verhoging gepaard gaat met een verbetering van het aanbod, onder meer voor wat betreft de bedieningsamplitude op het spoor (zie advies 16/01).

- Met betrekking tot de “niet-vervoergerelateerde” producten stelt het comité vast dat de verhoging zal oplopen tot 6,87% voor bepaalde producten, meer bepaald voor de automatische bagagebewaarplaatsen en de bagagebewaarplaatsen met personeel. Het Comité wil de garantie krijgen dat deze verhoging inderdaad slechts deze 2 producten betreft en geenszins slaat op het vervoer van fietsen bijvoorbeeld (dat is opgenomen onder de categorie “niet-vervoergerelateerde producten”).

- Het comité neemt er nota van dat de kortingen die momenteel aan de rechthebbenden (bijvoorbeeld kroostrijke gezinnen, OMNIO, ...) worden toegekend, behouden blijven.

- Het comité vraagt verduidelijking over de uitsplitsing van de verhogingen ten opzichte van het globaal gemiddelde. De wijze waarop deze uitsplitsing werd geregeld voor de categorie “overige vervoersproducten” en die moet resulteren in

een gemiddelde verhoging van 2,38% (gezondheidsindex), is inderdaad onduidelijk. Bedraagt de verhoging voor de campuskaart bijvoorbeeld 2,38% (slide 11) of 3,38% (slide 12)? Het Comité heeft twijfels over de wijze waarop de globale cijfers en de uitsplitsing ervan hem werden voorgesteld.

- In afwachting van een geïntegreerde tarifering, is het Comité van oordeel dat men het tarief van producten die in deze logica passen, zoals de Key Card, niet moet verhogen. Dergelijke verhogingen op dit soort producten (voor korte verplaatsingen die vaak worden gecombineerd met andere openbaar vervoertypes) kunnen er inderdaad toe leiden dat men minder geneigd is om het openbaar vervoer te gebruiken.

- De NMBS is van plan om in de toekomst vernieuwende multimodale tarieven te ontwikkelen om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de ontwikkeling van de mobiliteitsnoden van werkgevers en werknemers. Het Comité verzoekt de NMBS om bij dit denkproces te worden betrokken.

- Tot slot vraagt het Comité een volledige lijst van de betrokken producten en de verhogingen die erop zullen worden toegepast.

2.3 Follow-up van de adviezen

1 Antwoorden op de adviezen

De antwoorden op de door het comité in 2016 uitgebrachte adviezen kunnen als volgt worden samengevat:

- Advies 16/01 - Vervoersplan 2017 van de NMBS: De NMBS heeft geantwoord op de interpellaties van het comité tijdens de diverse gesprekken die in de loop van 2016 over dit thema werden georganiseerd.

- Advies 16/02 - Beheerscontracten tussen de Staat, de NMBS en Infrabel: Noch van de NMBS, noch van Infrabel werd er een antwoord verwacht. Dit advies werd op eigen initiatief uitgebracht en toegestuurd aan de heer François Bellot, Minister van Mobiliteit.

- Advies 16/03 - Heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor reizigerstreinen voor binnenlands verkeer: Het comité ontving op 18 juli 2016 een antwoord van de NMBS. Infrabel heeft eveneens op 30 augustus 2016 een antwoord gegeven aan het comité.

- Advies 16/04 - Meerjareninvesteringsplannen NMBS en Infrabel: Het comité kreeg op 30 augustus 2016 een antwoord van Infrabel. De NMBS gaf haar antwoord tijdens de diverse gesprekken georganiseerd samen met het kabinet van de heer François Bellot, Minister van Mobiliteit.

- Advies 16/05 - Tariefverhogingen op 1 februari 2017: Het comité ontving op 3 november 2016 een antwoord van de NMBS.

Bijlagen

Bijlage 1
Lijst met alle uitgebrachte adviezen sinds 1996

1996	
96/01	Verhoging van de tarieven goedgekeurd door de Raad van Bestuur op 20 oktober 1995
96/02	Invoering van een treinkaart voor deeltijds werkenden
96/03	Aansluitingen trein/trein – trein/bus en bus/trein
96/04	Eisen inzake comfort voor dieselmotorwagens die binnenkort door de NMBS worden aangekocht

1997	
97/01	Problematiek van de aansluitingen tussen treinen en tussen treinen en bussen
97/02	Witboek van de Europese Commissie, een strategie om de spoorwegen in de gemeenschap weer vitaal te maken
97/03	Preadvies bij het tweede Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
97/04	Invoering van een "Pass geldig na 9.00"
97/05	Invoering van een "Fidelity Card" en een spaaractie
97/06	Beperking van de dienst aan de klanten
97/07	Advies bij het tweede Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
97/08	Nieuw treinaanbod 1998
97/09	Tariefaanpassing binnenlands reizigersverkeer op 01.02.1998

1998	
98/01	Infrastructuur op de lijn 163
98/02	Tariefbeleid van de NMBS
98/03	Infrastructuur op buiten dienst gestelde lijnen

1999	
99/01	Trein en fiets
99/02	Weergave van de tarieven in het Officiële Spoorboekje
99/03	Afschaffing P-treinen op 29 september 1999
99/04	Heropening spoorbediening Bastogne
99/05	Problemen aan de stationsloketten
99/06	Veiligheid in de stations en de treinen
99/07	Tariefverhoging op 1 februari 2000
99/08	Integrale kwaliteitszorg op 6 regionale lijnen
99/09	Eventuele heropening van 6 regionale lijnen

2000	
00/01	Voorstel tot heropening van sommige stations
00/02	Heropening van sommige stations in het weekend
00/03	Heropening van de IJzeren Rijn
00/04	Sluiting en ontmanteling van spoorlijnen
00/05	Ingebruikname van nieuwe dieselmotortreinen
00/06	Grensoverschrijdende spoorverbindingen

00/07	Gratis openbaar vervoer
00/08	Tweede bijvoegsel bij het tweede Beheerscontract
00/09	Gewijzigde weekenddiensten vanaf september
00/10	Nieuw station Zeebrugge
00/11	Liberalisering van het spoorverkeer
00/12	Gewestelijk Expressnet (uittreksels vorige adviezen)
00/13	Voorstel tot opening van 6 spoorlijnen voor reizigersdiensten
00/14	Sluiting van stationsloketten na 22.30 uur
00/15	Basisprincipes Gewestelijk Expressnet
00/16	Korte Afstandstarieven
00/17	Tariefaanpassingen op 1 februari 2001
00/18	Principieel Advies Derde Beheerscontract
00/19	Vergoeding van de klanten bij gebrekkige of niet uitgevoerde dienst

2001	
01/01	Bediening van Welkenraedt
01/02	Aanpassingswerken spoorlijn 108 La Louvière-Binche
01/03	Derde Beheerscontract
01/04	Vermindering van het binnenlandse aanbod
01/05	Sluiting van de loketten in het Station Beauraing
01/06	Heropening van de spoorlijn Dinant-Givet
01/07	Voorstedelijke spoordiensten
01/08	De Europese binnengrenzen in conventioneel regionaal spoorverkeer
01/09	Studie over de heropening van 6 regionale lijnen
01/10	NMBS-voorstel tariefaanpassing op 1 januari 2002
01/11	Dienstregeling op 24 en 31 december 2001
01/12	Spoorbediening Spa-Géronstère
01/13	Nieuwe rijtuigen voor het GEN
01/14	Wetsvoorstel « Basismobiliteit op het spoor »
01/15	Grensoverschrijdende biljetten
01/16	Spoorlijncomités
01/17	Reizigersdienst Arlon-Athus-Virton (lijnen 167-165)
01/18	Trein-Tram-Busaansluitingen te Antwerpen
01/19	Aanpassing weekenddienst op lijn 123 Edingen-Geraardsbergen
01/20	Vervoerbewijs voor korte afstanden

2002	
02/01	Grensoverschrijdende reizigersdienst Verviers-Aachen
02/02	Afschaffing van weinig bezette treinen
02/03	De Euregiobahn
02/04	Grensoverschrijdende spoordienst Erquelinnes-Jeumont
02/05	Rokersafdelingen in de treinen
02/06	Aanpassing dienstregelingen op 15 december 2002 (Lijnen 15A – 66 – 132 – 162)
02/07	Het onthaal op de perrons van stations en stopplaatsen
02/08	Stations- en postloketten
02/09	Bediening van Hourpes tijdens het weekend
02/10	(her)Opening van stations

02/11	Dienstregeling in de eindejaarsperiode
02/12	Toekomstige bediening lijn 132 tussen Charleroi en Walcourt
02/13	Grensoverschrijdend tarief naar de grenssteden
02/14	Weekenddienst Brugge-Zeebrugge
02/15	Reactie op het NMBS-antwoord op advies 02/04
02/16	Memorandum aan de nieuwe bestuursorganen van de NMBS
02/17	Toekomstig GEN-materieel
02/18	Bediening van lijn 43 Liege-Rivage-Jemelle
02/19	Bediening van lijn 15a Hasselt-Beringen-Mol
02/20	Spoordiensten tussen België en Duitsland
02/21	De toekomst van het reizigersverkeer per spoor
02/22	Heropening van het station Ligne – een voorbeeld om na te volgen
02/23	Bediening van lijn 52 Antwerpen-Boom-Puurs

2003	
03/01	Spoordiensten in de eindejaarsperiode
03/02	Memorandum nieuwe regering
03/03	Heropening van het station Evergem (lijn 58)
03/04	De voorziene afschaffing van alle nachttreinen
03/05	Problemen in verband met het gebruik van de Key-card
03/06	Reactie op het NMBS-ondernemingsplan "Move 2007"
03/07	Vereenvoudiging van de tarieven (principieel standpunt)
03/08	Heropening van het station Comblain-Au-Pont
03/09	Herschikking van de 1ste klasrijtuigen op de IC A
03/10	Vereenvoudiging van de tarieven (vervolg)
03/11	Het spoorboekje
03/12	Sluiting van stationsloketten
03/13	Het aanbod (transportplan) - principieel advies)
03/14	Onthaal op de perrons van het station Gastuche
03/15	Onthaal op de perrons van het station Olen
03/16	Onthaal op de perrons van het station Havré
03/17	Onthaal op de perrons van het station Terhaegen
03/18	De Euregiobahn
03/19	Na het spoorboekje… Betere info voor alle klanten

2004	
04/01	De toekomst van het spoor in Bastogne
04/02	Bewegwijzering in en rond de stations
04/03	Het Euregio-Ticket
04/04	De AIXpress Liège-Aachen -aanbod en tarief
04/05	Onthaal op de perrons van het station Trooz
04/06	Onthaal op de perrons van het station Vichte
04/07	Onthaal op de perrons van het station Beauraing
04/08	Onthaal op de perrons van Zeebrugge-Strand
04/09	Lijn 26 - ooit bedreigd met sluiting en toch succesvol
04/10	Waarom schrapt de NMBS zwakke stopplaatsen?
04/11	Derde bijvoegsel aan het tweede Beheerscontract

04/12	Onthaal op de perrons van het station Engis
04/13	Onthaal op de perrons van het station Landelies
04/14	Onthaal op de perrons van het station Wezemaal
04/15	Onthaal op de perrons van het station Brugge St Pieters
04/16	Stationsparkings
04/17	Tariefvereenvoudiging - tweede luik
04/18	Vierde bijvoegsel aan het tweede Beheerscontract
04/19	Cityrail
04/20	Bewegwijzering in en rond de stations (2e advies)
04/21	(her)Opening van drie stations
04/22	Projet de fermeture de deux gares sur la ligne 130 : Le Campinaire et Ham-s-Sambre
04/23	Accueil sur les quais en gare de Farciennes
04/24	Onthaal op de perrons van het station Tielen
04/25	Desserte ferroviaire du Sud Luxembourg
04/26	Betrokkenheid van het Comité in het Beheerscontract
04/27	Brochure horaire de Liège-Guillemins
04/28	Veiligheid op de perrons
04/29	Basisfrequentie voor 2006
04/30	Onthaal op de perrons van het station Diepenbeek
04/31	Accueil sur les quais en gare de Poix-Saint Hubert
04/32	Problemen aan de stationsloketten
04/33	Aansluitingen
04/34	Onthaal op de perrons van het station Antwerpen Noorderdokken
04/35	Onthaal op de perrons van het station Meiser
04/36	Onthaal op de perrons van het station Linkebeek
04/37	Onthaal op de perrons van het station Zandbergen
04/38	Vijfde bijvoegsel aan het tweede Beheerscontract (voorlopig advies)

2005	
05/01	Light Rail - principieel advies
05/02	Brochure "horaires" au départ de Namur
05/03	Onthaal op de perrons van het station Landegem
05/04	Accueil sur les quais en gare de Court Saint Etienne
05/05	Sluiting van stationsloketten - Tweede advies
05/06	Réouverture de la ligne 136 au trafic marchandises
05/07	Brochure "dienstregelingen" bij vertrek uit Dendermonde
05/08	Welke is de plaats van het RCG ingevolge de nieuwe structuur van de NMBS-groep?
05/09	Onthaal op de perrons van het station Antwerpen Zuid
05/10	Accueil sur les quais en gare de Paliseul
05/11	Soorten P-treinen
05/12	Trains L sur la ligne 162
05/13	Réouverture de la gare de Cuesmes
05/14	Opvolging van de adviezen van het Comité
05/15	Aan het Comité te leveren informatie
05/16	Accueil sur le quai en gare de Coo
05/17	Onthaal op de perrons van het station Bordet
05/18	Afschaffing van de 1ste klas?

05/19	Opnieuw sneeuwtreinen - een nieuwe commerciële aanpak van de NMBS?
05/20	Dienstregeling in de eindejaarsperiode 2005
05/21	Onthaal op de perrons van het station Buizingen
05/22	Accueil sur les quais en gare de Lodelinsart
05/23	Onthaal op de perrons van het station Schoonaarde
05/24	Spoor of toeristisch pad?
05/25	Zitbanken in de schuilhuisjes op de perrons
05/26	Réouverture de la ligne Dinant-Givet (2ème avis)
05/27	Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
05/28	Beheerscontract tussen de Staat en INFRABEL
05/29	Onthaal op de perrons van het station Overpelt
05/30	Accueil sur les quais en gare de St Denis Bovesse
05/31	Accueil sur les quais en gare de Boussu
05/32	Onthaal op de perrons van het station Weerde
05/33	Tweede evaluatie van het onthaal in de stations Gastuche, Havré, Terhagen, Trooz en Zeebrugge-Strand
05/34	De dienst "Trein + Fiets"
05/35	De indeling van stations in categorieën
05/36	Fermeture de la gare du Campinaire
05/37	Accueil sur les quais en gare d'Aye
05/38	Onthaal op de perrons van het station Koksijde
05/39	Het onthaal op de perrons in "Revalor"
05/40	Fermeture de la ligne 86 Leuze-Frasnes au trafic marchandises
05/41	De Cityrail-aansluitingen

2006	
06/01	Betaalbaarheid en toelatingsvoorwaarden van de hogesnelheidstreinen
06/02	Accueil sur les quais en gare de Froyennes
06/03	Onthaal op de perrons van het station Alken
06/04	Tariefaanpassingen op 1 februari 2006
06/05	Ouverture des guichets et de la salle d'attente en gare de Blaton
06/06	De beschikbaarheid van papieren informatie
06/07	Onthaal op de perrons van het station Bissegem
06/08	Accueil sur les quais en gare de Habay
06/09	Nieuwe dienstregelingfolders per station
06/10	Spoorontsluiting Turnhout
06/11	De KeyCard als korte afstandspass
06/12	Stationsnaamborden op de perrons
06/13	Onthaal op de perrons van het station Groenendaal
06/14	Onthaal op de perrons van het station Bockstael
06/15	La sécurité dans le Tournaisis
06/16	Veiligheid op de perrons t.o.v. voorbijrijdende treinen
06/17	Onthaal op de perrons van Diegem tot Herent
06/18	Informatie aan het Comité binnen een redelijke termijn
06/19	Tarification transfrontalière Franco-Belge ambiguë
06/20	Accueil sur les quais en gare d'Assesse
06/21	Accueil sur les quais en gare de Limal
06/22	Onthaal op de perrons van het station Mechelen-Nekkerspoel

06/23	Tweede bezoek aan de stations Zandbergen en Meiser
06/24	Stiptheid van de treinen
06/25	Aansluitingsstations trein-bus
06/26	Cityrail aansluitingen te Leuven
06/27	Rénovation des voitures M5
06/28	Eerste bijvoegsel bij het Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
06/29	Onthaal op de perrons van het station Ezemaal
06/30	Accueil sur les quais en gare de Thuin
06/31	Cathédrale ferroviaire et petites gares (autour de Charleroi)
06/32	Veiligheid op de perrons – reactie op het antwoord van de NMBS op advies 06/16

2007	
07/01	Ontmanteling en vervreemding van spoorlijnen
07/02	Accueil sur les quais en gare de Houyet
07/03	Onthaal op de perrons van het station Zolder
07/04	Tariefverhoging op 1-2-2007
07/05	Compensaties bij vertragingen
07/06	Het GEN: een geïsoleerd netwerk? reactie op het NMBS-antwoord op advies 06/26
07/07	De antwoorden van de NMBS-groep op de adviezen van het RCG
07/08	Démontage de lignes ferroviaires – 2e avis
07/09	Suppression du point d'arrêt de Florée
07/10	Onthaal op de perrons van het station Boortmeerbeek
07/11	Vertraging bij afgeschafte treinen
07/12	Memorandum aan de nieuwe federale regering
07/13	Bijvoegsels bij de Beheerscontracten tussen de staat en de NMBS-groep
07/14	Afschaffing van de IC B « Benelux »
07/15	Onthaal op de perrons - Welk is het goede perron?
07/16	Onthaal in het station Weerde - Beter of slechter?
07/17	Oorzaken van vertraging
07/18	Cathédrale ferroviaire et petites gares – 2e avis
07/19	Brochures horaires régionales
07/20	Tarification transfrontalière ambiguë – 2e avis
07/21	Accueil sur les quais (2e visite) : Engis – Farciennes – Lodelinsart
07/22	Stukgeslagen glaswanden in wachthuisjes
07/23	Accueil sur les quais de Court-St.Etienne (2e visite)
07/24	Modelstations = Modelonthaal? (2e bezoek stations Bordet – Buizingen - Landegem)
07/25	Stationsparkings (2e advies)
07/26	Heropening van het station Beervelde
07/27	Balises d'arrêt des trains
07/28	2e Bezoek stations Brugge-St.Pieters – Antwerpen-Noorderdokken - Overpelt
07/29	Poix – Paliseul – Habay. Accueil minimal dans 3 petites gares Ardennaises
07/30	Wachtzaal gesloten – Wat nu?

2008	
08/01	Zich inleven in de situatie van de reiziger
08/02	Nog maar één station per gemeente ?
08/03	Comment passer d'un quai à l'autre en toute sécurité ?

08/04	Bâtiments de gare délaissés – accueil des voyageurs
08/05	Is de Diabolotaks gerechtvaardigd?
08/06	Trains 'vides' ? La question des trains sous-occupés
08/07	Les navetteurs de Vielsalm à Luxembourg

2009
Geen adviezen – Herstructurering van het bureau

2010	
10/01	Minimumdienst
10/02	Diabolowet – Diabolotaks
10/03	Zitjes op de perrons
10/04	Gele affiches
10/05	Heropening van de stopplaats Lettelingen
10/06	Heropening van de stopplaatsen Leers-Nord en Néchin
10/07	De informatie op de perrons van de stations
10/08	Verminderingskaart 50%
10/09	Quid spoorboekje

2011	
11/01	De brochure IC-IR
11/02	Heropening van lijn 163 Libramont-Bastogne
11/03	Fietsvervoer met de trein
11/04	Gedeeltelijke indienstelling van nieuwe infrastuur
11/05	De toekomst van lijn 12 en de IC-B « Benelux »
11/06	Sluiting van stationsloketten
11/07	Het Spoorboekje

2012	
12/01	Gele affiches
12/02	Het Spoorboekje
12/03	Fietsvervoer met de trein
12/04	Memorandum aan de nieuwe Federale Regering
12/05	Stakingsrecht en openbare dienst
12/06	Zitgelegenheid in de stopplaatsen en de stations
12/07	Treinen die voortaan niet meer rijden tijdens de schoolvakantie
12/08	Het Spoorboekje (ter)
12/09	Derde bijvoegsel bij het beheerscontract

2013	
13/01	Tarieven op 1 februari 2013
13/02	Station Noorderkempen
13/03	Memorandum aan de Minister van overheidsbedrijven
13/04	Gebruik van de NMBS-parkings tijdens het weekend
13/05	Onveiligheidsgevoel in de stations – Voorbeeld van het station van Vilvoorde

13/06	Het Spoorboekje (quater)
13/07	Betrekkingen met de NMBS
13/08	Het vierde Europese spoorwegpakket
13/09	Vierde bijvoegsel bij het beheerscontract

2014	
14/01	Vervoersplan 2014-2017
14/02	"Boordtarief" voor klanten die geen geldig vervoerbewijs kopen vooraleer plaats te nemen in de trein
14/03	Aanbevelingen aan de federale Wetgevende Kamers op de Beheerscontracten

2015	
15/01	Geplande aanschaf door de NMBS van rijtuigen van het type "M7"

2016	
16/01	Vervoersplan 2017 van NMBS
16/02	Beheerscontracten tussen de Staat, de NMBS en Infrabel
16/03	Heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst
16/04	Meerjareninvesteringsplannen NMBS en Infrabel
16/05	Tariefverhogingen op 1 februari 2017

Bijlage 2

Samenstelling van het Raadgevend Comité van Treinreizigers - Ministerieel besluit van 20 augustus 2015 houdende benoeming van de leden van het raadgevend comité van de treinreizigers

- **16 leden die de treingebruikers vertegenwoordigen**

Een vertegenwoordiger van de personen met een beperkte mobiliteit			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Gerrit Willems	Individueel – Lid van de Nationale Hoge Raad voor personen met een Handicap	Ria Decoopman	SBPV Zicht op cultuur

Een vertegenwoordiger van de fietsers			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Luc Goffinet	GRACQ ASBL	Aurélie Willems	GRACQ ASBL

Vertegenwoordigers van de jongeren			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Nadia Cornejo	Conseil de la Jeunesse Catholique	Hélène Sergeant	Conseil de la Jeunesse Catholique
Geoffroy Crépin	Fédération des Scouts Baden-Powell de Belgique ASBL	Frédérique Lemoine	Fédération des Scouts Baden-Powell de Belgique ASBL

Vertegenwoordigers van de senioren			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Guy Sanpo	De Federale Adviesraad voor Ouderen (FAVO)	Anna-Maria Bellin-Moeris	De Federale Adviesraad voor Ouderen (FAVO)
François Befahy	/	Maillard Henry	/

Vertegenwoordigers van de gezinnen			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Delphine Chabbert	Ligue familles asbl	François Bertrand	Ligue familles asbl
Ann Isebaert **VICEVOORZITTER**	Gezinsbond vzw	Luc Wouters	Gezinsbond vzw

Een vertegenwoordiger per gewest van de gewestelijke vereniging ter verdediging van de gebruikers van het openbaar vervoer			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Daniel Bastin	ACTP asbl	Serdane Baudhuin	ACTP asbl
Bernard De Coster	GEBOV-GUTIB asbl	Franck Van Thillo	Mobiliteitsraad van Vlaanderen-MORA
Rudy De Ceunynck	TreinTramBus.be vzw	Delphine Grandsart	TreinTramBus.be vzw
Johan De Mol	Reizigersbond vzw	Adelheid Byttebier	Reizigersbond vzw

leden van de milieuverenigingen			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Juliette Walckiers	Inter-Environnement Wallonie	Céline Tellier	Inter-Environnement Wallonie
Willy Smeulders	Bond Beter Leefmilieu	Evelien Marlier	Bond Beter Leefmilieu

een lid van de organisaties die de handelaars vertegenwoordigen			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Sofie Brutsaert **ADJUNCT VAN HET BUREAU**	Comeos	Charles Petit	Comeos

een lid van de consumentenorganisaties			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Gianni Tabbone	Navetteurs.be asbl	Catherine Gérard	Navetteurs.be asbl

- **3 leden aangewezen door de organisaties die de werknemers vertegenwoordigen**

3 leden aangewezen door de organisaties die de werknemers vertegenwoordigen			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Koen De Mey	CSC	Philippe Cornelis	CSC
Sébastien Storme **ADJUNCT VAN HET BUREAU**	ABVV	Jean-Pierre Goossens	ABVV
Martien Van Oyen	ACLVB	Maarten Boghaert	ACLVB

- **3 leden die de economische actoren vertegenwoordigen**

3 leden die de economische actoren vertegenwoordigen			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Anneleen Bettens	FEB - VBO	Van Der Maren Olivier	FEB - VBO
Vincent Campeol	BECI – Kamer van Koophandel Brussel	Van Gulck Wouter	Federatie van Belgische Kamers van Koophandel

Vancompernolle Mia	UNIZO	Gilles Vandorpe	UNIZO

- **3 leden van de gewestelijke verenigingen die de steden en gemeenten vertegenwoordigen**

3 leden van de gewestelijke verenigingen van steden en gemeenten			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Gwenaël Delaite	UVCW	Tom De Schutter	UVCW
Erik Caelen	AVCB	Barabara Decupere	AVCB
Francine De Prins	VVSG	Erwin Debruyne	VVSG

- **1 lid aangewezen door de Federale Overheid**

1 lid aangewezen door de Federale Overheid			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Henry-Jean Gathon **VOORZITTER**	/	/	/

Bijlage 3:

Contact met het Raadgevend Comité

De FOD Mobiliteit en Vervoer zorgt voor het beheer van het comité.

Secretariaat van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS-groep
FOD Mobiliteit en Vervoer
Cecile Dubrulle – Attaché
Locker 5B11
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
☎: 02/277.39.74 - Fax: 02/277.40.47
✉: cecile.dubrulle@mobilit.fgov.be

Gelieve alle briefwisseling uitsluitend naar dit nieuwe adres te sturen.

***

De leden van het **Bureau** zijn:

- Dhr. Henry-Jean GATHON, Voorzitter
  hj.gathon@ulg.ac.be
- Mevr. Ann ISEBAERT, Vicevoorzitter
  annisebaert@hotmail.com
- Dhr. Sébastien STORME, Adjunct van het Bureau
  sebastien.storme@fgtb.be
- Mevr. Sofie BRUTSAERT, Adjunct van het Bureau
  sbr@vbo-feb.be

Bijlage 4

Presentatie op 20 januari 2016 in de Kamer voor Volksvertegenwoordigers - Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven

Hoorzitting
"Beleidsvisie voor het spoor"

Henry-Jean GATHON
Raadgevend Comité van de Treinreizigers

Presentatie voor de Kamer van Volksvertegenwoordigers - Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven

20 januari 2016

1

1a. Het nieuwe Raadgevende Comité van de Treinreizigers

- 26 vaste leden en 26 plaatsvervangende leden: B.S. 20 AUG 2015
  - Leden die de treingebruikers vertegenwoordigen (personen met een beperkte mobiliteit, fietsers, jongeren, senioren, gezinnen, gebruikers van het openbaar vervoer, milieuverenigingen, handelaars, consumentenorganisaties);
  - Werknemers- en werkgeversorganisaties;
  - Economische actoren;
  - Verenigingen van steden en gemeenten.
- Aanstelling van het Comité: 29 SEPTEMBRE 2015
- Het Comité is bevoegd voor de spoorvervoerdiensten met betrekking tot reizigers (opdrachten van openbare dienst)

2

1b. Het RGCT

- Officiële instantie die alle gebruikers verenigt
  → Wettelijke en wettige STAKEHOLDER
- Geen monopolie op het advies van de treingebruikers
- Ideeënbus
- Werking volledig gratis en op vrijwilligersbasis

3

2. Werkzaamheden van het RGCT

- Advies over de aanschaf door de NMBS van rijtuigen van het type "M7"
- Nieuw *Vervoersplan*: werkzaamheden lopende
- Nieuwe *Bestuursovereenkomsten*: werkzaamheden lopende
- Nieuw *Meerjareninvesteringsplan*: werkzaamheden lopende

4

3a. Advies "Aanschaf van M7-rijtuigen"

- Het is een bestelling met beleidsimpact:
  - het heeft gevolgen voor de komende 50 jaar;
  - het gaat mogelijk over meer dan duizend rijtuigen;
  - er zijn meerdere miljarden euro mee gemoeid.

- Het is een veelzeggend dossier:
  - keuze die de onderneming toelaat om in **haar** "comfortzone" te blijven;
  - de raadpleging van de vertegenwoordigers van de reizigers was louter formeel
    - wat de details betreft …
    - …maar niet wat het "basisconcept" betreft
  - Maximaliseren of optimaliseren?

5

3b. M7-rijtuigen: aanbevelingen

De beslissing van de NMBS is **ongepast** en getuigt van een apert **gebrek aan beleidsvisie**. Om vandaag te voorkomen dat er een grote hoeveelheid materieel wordt aangekocht dat niet aan de toekomst is aangepast, beveelt het comité aan om:

- zonder verwijl het aantal zitplaatsen te verhogen door een **laatste bestelling** van M6-rijtuigen **of** een **kleine bestelling** van "nieuwe" M7-rijtuigen te plaatsen en zich in elk geval tot de strikt noodzakelijke bestelling, te beperken;
- vervolgens de **tijd te nemen om materieel te ontwikkelen dat voor allen toegankelijk is**, uitgaand van de waarneembare nuttige en pertinente ervaringen in de buurlanden, en van de in het huidige advies geformuleerde aanbevelingen;
- elke **onrechtmatige standaardisatie van het park** van rollend materieel, waarbij geen rekening wordt gehouden met de verscheidenheid en de specificiteit van de verschillende trajecten van de reizigers, te voorkomen;
- vastberaden en zonder enige toegeving een **concreet antwoord te geven op de behoeften van de personen met verminderde mobiliteit;**
- in elk geval in te staan voor de **gelijkgrondse toegankelijkheid tot de rijtuigen** met deuren die zich ter hoogte van de standaardperrons van 76cm en in geen geval ter hoogte van het draaistel bevinden;

6

3c. Rollend materieel: raadpleging van het RGCT

- Te voorzien in de nieuwe bestuursovereenkomst van de NMBS
  - Nieuw materieel:

    → Overleg (daadwerkelijk en niet louter pro forma) over het"basisconcept" op het moment waarop het bestek wordt uitgewerkt

  - Bestaand materieel:

    → Overleg vóór elke beslissing tot vernieuwing, met een kostenbatenanalyse van de renovatie van het oude materieel ten opzichte van de aanschaf van nieuw materieel

    → Voorbeeld: renovatie van de vierdelige elektrische treinstellen van het type «AM75»

7

4. Aandachtspunten

- Veiligheid
- Stiptheid
- Toegankelijkheid
- Aanbod en capaciteit
- Value for money

8

4a. Veiligheid

- Dit is vanzelfsprekend …
- Voortzetting van het *ETCS-masterplan*
  - Infrastructuur
  - Rollend materieel

9

4b. Stiptheid

- De stiptheid bestendigen

en

- De bedrijfssnelheid stimuleren

10

4c. Toegankelijkheid

- Ingrijpen op het rollend materieel, de stations en haltepunten
- Streven naar toegankelijkheid voor iedereen
  - Waarom?
    - Billijk ten opzichte van de mindervaliden
    - Doeltreffende doorstroming van de reizigers
  - Hoe?
    - Rekening houden met alle soorten handicaps
    - De zelfstandigheid van de persoon nastreven
    - Anticiperen op de vergrijzing van de bevolking
    - Vooruitlopen op de wetgeving in plaats van ze te ondergaan
- De intermodaliteit waarborgen
    - Trein – tram – bus
    - Trein - te voet
    - Trein - fiets
    - Trein - auto

11

4d. Aanbod en capaciteit

- Op vervoersvlak genereert het aanbod (zowel qua volume als op het vlak van kwaliteit) de vraag
  - → Dienstverlening aan gebruikers die geen alternatief hebben en aan de huidige gebruikers
  - → Nieuwe reizigers aantrekken

- De exploitatietoelagen indexeren op het aantal commercieel geëxploiteerde treinkilometers

- Infrastructuurvergoeding
  - → Een nuloperatie:
    Staat - spoorwegoperatoren - infrastructuurbeheerder
  - → Het treinaanbod stimuleren zonder dat het ten koste gaat van de infrastructuur (onderhoud, instandhouding en uitbreiding van de capaciteit)

12

4e. Value for money

- Voor de reizigers
  - de spoorwegondernemingen moeten op de eerste plaats zorgen voor de reiziger.
    - → De overgang versnellen van een egocentrische organisatie naar een klantgerichte organisatie waar interne beperkingen worden omgezet in doelstellingen
- Voor de samenleving
  - De spoorwegen komen ook te goede aan hen die er nooit gebruik van maken

13

5. Bijkomende vragen

- Bestuursovereenkomst
  - Raadpleging van het RGCT voor de uiteindelijke bekrachtinging van de overeenkomst
  - Welke procedure om een voortdurende evaluatie mogelijk te maken?
- Meerjareninvesteringsplan
  - Raadpleging van het RGCT voor de afronding van het plan?
  - Welke plaats wordt er toegekend aan het RGCT in het raam van de werkzaamheden van de "*Investeringscel*"?
- Betrekkingen RGCT - NMBS
  - Hoe evolueren van een raadpleging pro forma naar een echt overleg?

14